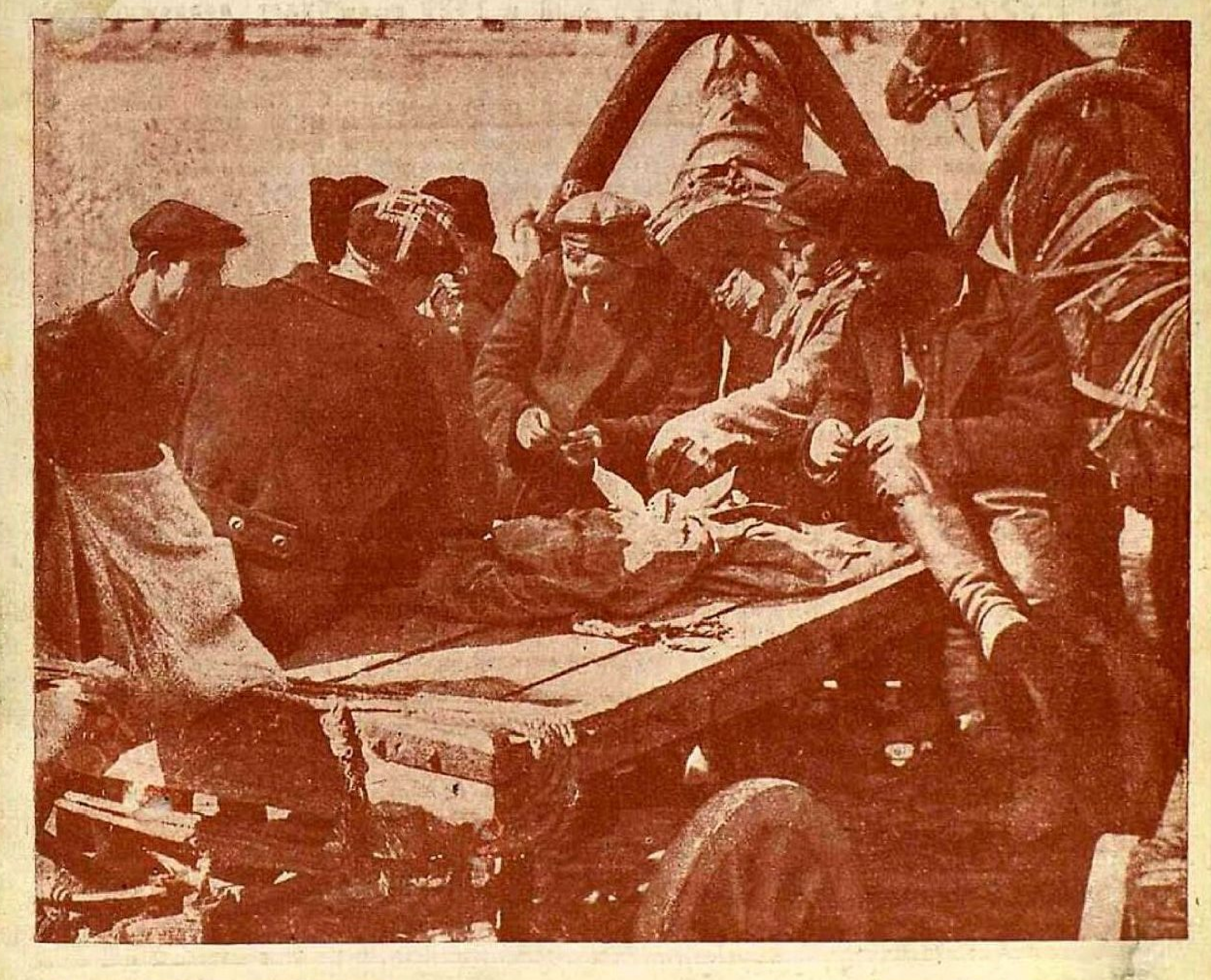
ЗА РУЛЕМ

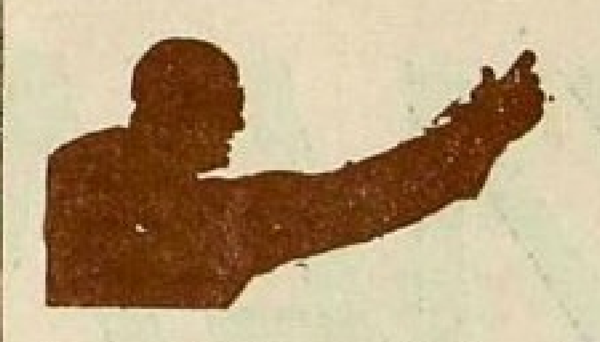
3

1929



В ОЖИДАНИИ ПОГРУЗКИ...

Фото С. Фридлянда



ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год

НА ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ОБЩЕСТВЕННО-ЛИТЕРАТУРНЫЙ И НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА „АВТОДОР“

ЗА РУЛЕМ

Ответственный редактор Н. ОСИНСКИЙ

ЗА РУЛЕМ — один из самых распространенных в Европе журналов подобного типа.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет широко и популярно освещать все вопросы автомобилизма и дорожного дела в СССР и за границей.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет продолжать привлекать на свои страницы всех виднейших деятелей политики, науки, техники, хозяйства, журналистики СССР и иностранных авторов.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году будет попрежнему выходить в красочных обложках и иллюстрироваться лучшими художниками и фото-репортерами.

ЗА РУЛЕМ в 1929 году СНИЖАЕТ РОЗНИЧНУЮ ЦЕНУ и дает своим подписчикам в виде приложения за 1 руб. большую „Справочную книгу автодоровца“ (цена книги в розничной продаже 2 рубля).

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ „ЗА РУЛЕМ“ в 1929 году

СПРАВОЧНАЯ КНИГА АВТОДОРОВЦА

даст в популярной, но деловой форме все основные указания, необходимые для каждого автодоровца и явится небольшой практической энциклопедией по автомобильным и дорожным вопросам.

Подписная плата на журнал „ЗА РУЛЕМ“ на 1929 год: — 12 мес. (24 номера) — 4 р. 50 к., на 11 мес. — 4 р. 25 к., 6 мес. (12 номеров) — 2 р. 50 к., 3 мес. (6 номеров) — 1 р. 30 к., 1 мес. (2 номера) — 50 к.; со „Справочной книгой автодоровца“ — на 1 рубль дороже.

Адрес редакции: Москва 6, Страстной бул. 11, „Огонек“. Тел. 3-31-91.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

В Москве: Гл. К-рой Акционерного Издательского Общества „Огонек“ — Страстной бульвар, 11; Московской Конторой „Огонька“ — Тверская, 37; Моспочтамтом, письмоносцами и уполномоченными, снабженными специальными удостоверениями.

В провинции: всеми отделениями „Правды“ и „Известий“, контрагентами „Огонька“, почтово-телеграфными конторами и киосками Контрагентства Печати.

По всем вопросам, связанным с выпиской журнала в Москве и вызовом агентов для приема подписки, звонить по тел.: 1-41-96, 1-28-20 и 1-28-19.

ЗА РУЛЕМ

— практическое руководство для каждого интересующегося улучшением дорог и автомобилизацией страны;

* * *

ЗА РУЛЕМ

— учит обращению с автомобилем, глиссером, аэросанями, а также дает все указания по дорожному делу.

* * *

ЗА РУЛЕМ

— информирует о достижениях Европы и Америки в автомобильном и дорожном деле.

* * *

ЗА РУЛЕМ

— увлекает романтикой автомобилизации необ'ятного Советского Союза.

* * *

Пролетарии всех стран, соединяйтесь! *Автомобиль — трудящимся!*



ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛ ВСЕРОССИЙСКОГО ОБЩЕСТВА «АВТОДОР»

Под редакцией: А. Брагина, Н. Беляева, В. Дмитриева, проф. Д. Крынина, Мих. Кольцова, Н. Осинского, М. Презента, проф. Е. Чудакова

Второй год издания

РЕДАКЦИЯ: Москва 6, Страстной бульв. 11 Телефон 3-31-91
КОНТОРА: Москва 6, Страстной бульв. 11, „Огонек", Отдел распростран. Тел. 5-51-69

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА: на год—4р. 50к., на 11 м.—4 р. 25 к., на 6 м.—2 р. 50 к., на 3м.—1 р. 30 к., на 1 м.—50 к. За границу: на 12 м.—2 дол. 50 цент., на 6 м.—1 дол. 25 цент.

FORTNIGHTLY MAGAZINE „ZA RULEM" („AT THE WHEEL")
Moscow 6, Strastnoy Boulevard 11, USSR

№ 3 (12) 1929

Содержание:

АВТОДОР и ВЫБОРЫ в СОВЕТЫ

В ТЕЧЕНИЕ еще долгого периода грунтовые дороги будут преобладающими в нашей стране. Улучшить их, сделать круглый год проезжими — насущнейшая задача.

Эти дороги в большинстве случаев находятся на местном бюджете. Мы не должны упускать ни одного случая, когда вокруг вопросов дорожного строительства можно сосредоточить внимание крестьянства. Возможность эта представляется и сейчас, в момент проведения кампании по перевыборам в советы.

Местные коллективы Автодора должны подвергнуть всесторонней критике работу секций по благоустройству, и, используя наказ избирателей, вносить свои предложения: о ремонте дорог, о новом строительстве (плане работ), об улучшении технического надзора за отремонтированными дорогами, о способах работы, о строительном материале, о привлечении местных организаций к дорожному строительству и о средствах, поступающих по самообложению (последний вопрос чрезвычайно важен).

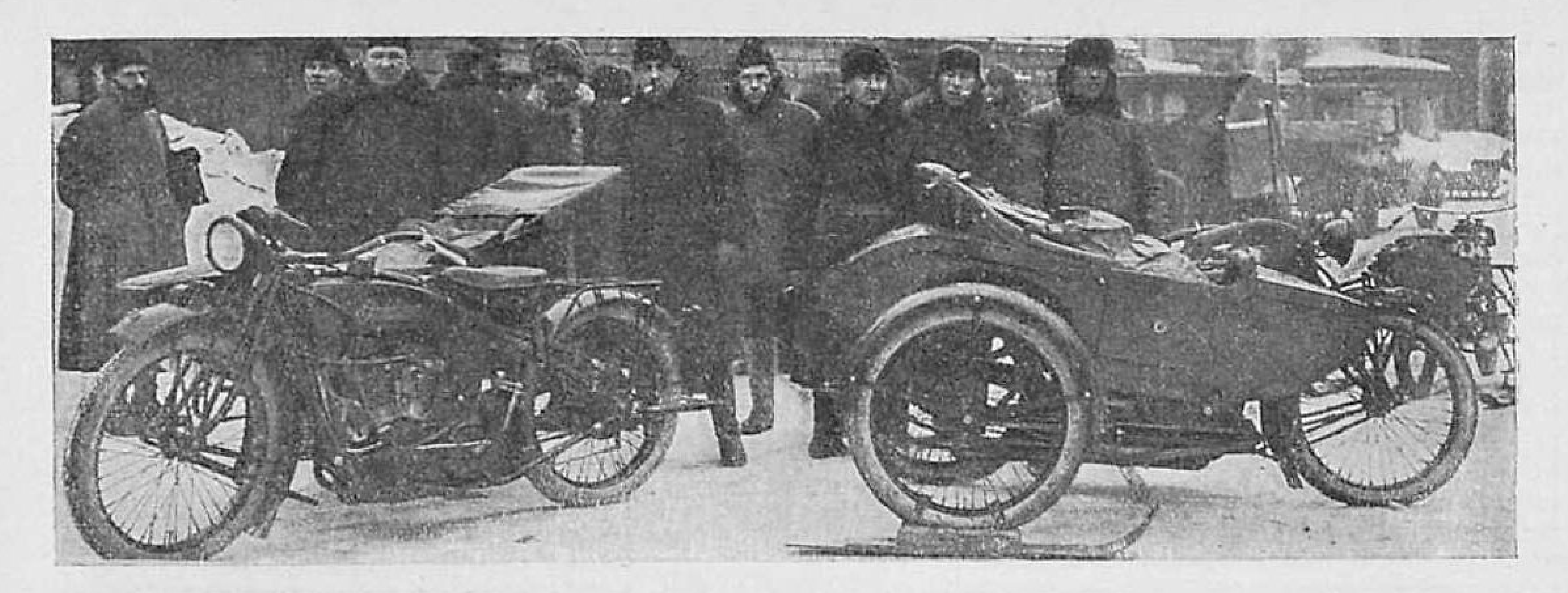
Большая часть средств, поступающих по самообложению, должна расходоваться на нужды дорожного строительства. Между тем, даже по Московской губернии на эти цели использовано не более 17%.

Как же обстоит дело на местах? С уверенностью можно сказать, что еще плачевнее.

Городские коллективы, помимо проведения у себя подобной же работы, дополненной, например, участием на своих машинах в устраиваемых демонстрациях и шествиях, в дни выборов могут оказать помощь и деревенским ячейкам.

Отчего бы, примерно, не организовать выезда в деревню (если, конечно, позволяют дороги) на автомобиле? Появление в деревне машины, украшенной предвыборными лозунгами и плакатами, безусловно привлечет внимание населения.

Трудно перечислить все, что можно сделать во время перевыборной кампании. Многое зависит от творчества, инициативы автодоровцев и местных условий. Нужно не откладывая ни одной минуты взяться за эту работу.



Мотоцикл с коляской и установленной на третьем колесе лыжей. Вдали виден прибор Васильева

БОРИСОВ

МОТОЦИКЛ ЗИМОЙ

ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ часть территории Советского Союза в течение полугода находится под снегом. Эксплоатация мотоцикла в этот период сокращается. Ездят лишь по населенным пунктам, где снежный покров более укатан, а также и по очищенным дорогам. Исключение составляют периоды небольшого снегопада.

Зимняя езда на мотоцикле делится по типу машин на два вида — езда на мотоциклах одиночных и мотоциклах с колясками, а по типу дорог — на езду по наезженным дорогам, малонаезженным и целине, т.-е. без дорог.

Вопрос о езде по наезженным дорогам разрешается просто: этот вид пути является приемлемым для езды на мотоцикле с коляской; остается только разрешить вопрос о боковом скольжении мотоциклов - одиночек. Но и его можно считать разрешенным путем применения дополнительных боковых поддерживающих лыж и коньков. Эти приспособления получили особо широкое применение в Ленинграде.

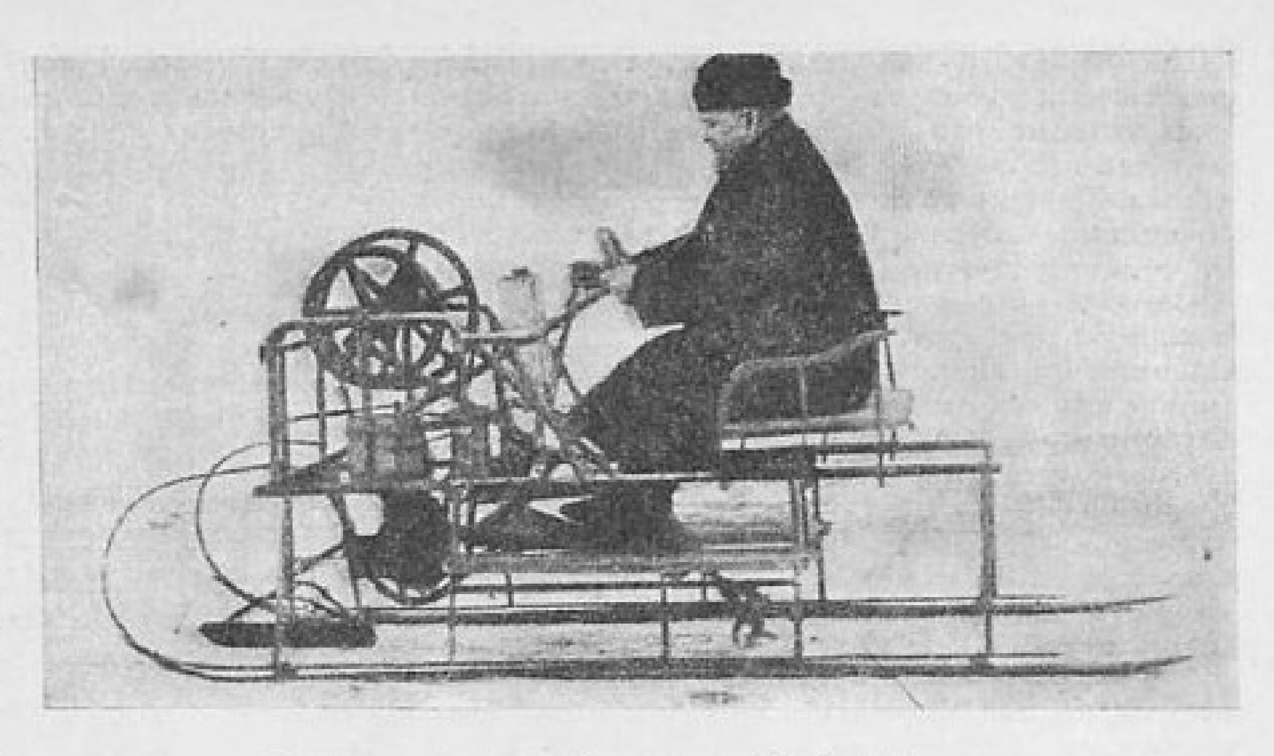
Гусеничный прибор Н. Куприянова с дополнительной лыжей на переднем колесе

Мотоциклу-одиночке эти приборы должны дать большую устойчивость проезда по наезженной дороге и служить поддерживающей поверхностью по малонаезженным дорогам.

Дополнительные приборы сконструированы нескольких типов. Из всех этих приборов самым удачным следует считать приспособления инженера-механика Л. П. Петрова (Ленинград). Его прибор состоит из пары лыж, расположенных по бокам мотоцикла, гибко соединенных с ним. В передней части лыжи соединены пластинкой, которая концами своими шарнирно соединена рессорной пластинкой с лыжами; пластинка одновременно служит и для смягчения ударов, получаемых лыжей. Пластинка служит также соединнением прибора с мотоциклом путем присоединения особым кольцом, затягиваемым болтом к трубе рамы, идущей от рулевой колонки к картеру. Подобная конструкция крепления очень удобна тем, что она подходит к любому мотоциклу, не требуя для этого много времени. В задней части рессорная пластинка имеет проушину, с которой болтами соединена тяга, служащая для соединения лыжи с нижней стойкой задней вилки рамы, посредством шарнирного скрепления и обоймы. Для помещения ступеней ног мотоциклиста на середине лыж имеются специальные калоши (см. чертеж). Расположение ног ездока и шарнирное сцепление лыж с рамой мотоцикла дают возможность нагружать и разгружать последние и ведущее колесо и в то же время дают достаточную устойчивость мотоциклу. Это же дает прибору и то преимущество, что он управляется инстинктивно — ногами и освобождает руки от переключения рукояток и других регуляторов Конструкция этого прибора проста, имеет небольшой вес (меньше 16 кг.), недорога и не

особенно утяжеляет мотоцикл. Прибор Л. П. Петрова на конкурсе Мосавтоклуба 1924 года получил 3-ю премию по проектам.

Прибор Васильева (Москва) состоит из пары лыж, соединенных с рамой мотоцикла системой тяг и шарниров без пружин. Под'ем или опускание лыж на необходимую высоту производится действием одной рукоятки. При применении подобных приборов для предохранения проскальживания ведущего колеса последнее снабжается цепью против скольжения.



Моторные сани „Фортуна" Н. Карабанова

При езде по малонаезженным проселочным дорогам преимущество какбудто на стороне мотоцикла одиночки, так как опытному ездоку для передвижения достаточно человеческой тропы или одной наезженной колеи полоза крестьянских саней. В данном случае, наоборот, приходится изыскивать какие-то способы для движения мотоцикла с коляской, так как боковому колесу коляски, вследствие узости дороги, приходится итти по целине и колесо вязнет.

Для разрешения этого вопроса под колесо коляски устанавливается лыжа или колесо совершенно снимается и вместо него устанавливаются лыжи. Интересным здесь является прибор Давиди с поднимающимся и опускающимся боковым колесом посредством действующей от руки вертушки и добавочной лыжи, расположенной рядом с колесом коляски.

При наличии наезженных и малонаезженных дорог, вопрос о движении мотоцикла как-будто частично разрешен. Остается разрешить вопрос о движении по целине.

Мотоцикл-одиночка и мотоцикл с коляской, даже с указанными выше приспособлениями, этого вопроса не разрешают. Требуется постройка более сложных приборов к мотоциклу или, вернее, использование только моторной группы мотоциклов на специальных агрегатах.



Мотоцикл с поднимающейся коляской и дополнительной лыжей

Первая попытка построить специальный прибор для движения по наезженным путям и целине относится к 1908 году. На рисунке изображены моторные сани „Фортуна" Н. Карабанова— одного из пионеров этого дела. Изобретатель предполагал выпустить сани в продажу, при чем обеспечивал езду на них по любой дороге с глубоким и мелким снегом, со скоростью от 5 до 30 км. в час—по снегу, и по льду до 50 км. По уверениям его сани вполне безопасны, их не заносит на поворотах и они имеют тормоз, могущий остановить их с полного хода на расстоянии 2 метров. Но, несмотря на столь заманчивые обещания, эти сани широкого применения не получили. Двигателем этих саней служили два толкателя, поочередно отталкивающиеся от грунта.

В русско-германскую войну в войсковых частях были попытки построить приборы для движения по снегу, из которых наиболее удачными были приборы Сырокомиль-Васильевича и Привалова.

Первый конкурс приборов для движения по снегу был об'явлен Московским автомобильным клубом осенью 1923 года и проведен зимой 1924 года. Приборы этого конкурса в своей основе делились на три типа: гусеничные (приборы Куприянова), с барабанами (N полка) с добавочными лыжами Васильева и специальный прибор Неждановского.

Хотя этот конкурс и не дал положительных качеств, но он наметил вехи дальнейшего строительства приборов. Последующие конкурсы были устроены в 1927 и 1928 годах и проводились военным ведомством.

Опыт первого конкурса дал свои положительные результаты и изобретателями были выставлены более совершенные приборы. Нельзя не отметить особо удачного выступления в этих конкурсах самоучки-изобретателя Н. П. Куприянова, избравшего для своих моделей гусеничный тип приборов. Его приборы всегда отличались особой смелостью и новизной конструкции, но наблюдалось, к сожалению, не особенно тщательное их выполнение, что, очевидно, происходило из-за недостатка необходимых средств.

Несмотря на результаты, достигнутые в области разрешения вопроса о движении механических экипажей по зимним дорогам, особенно по целине, необходимо признать, что вопрос этот еще не разрешен полностью и поэтому перед советскими изобретателями открывается широкое *поле деятельности.*

Помимо устраиваемых конкурсов приборов, Московским и Ленинградским автомобильными клубами для выявления возможностей передвижения по снежным путям на мотоциклах-одиночках с приборами и без них и на мотоциклах с колясками, начиная с 1923 г. ежегодно устраиваются в зимний период соревнования на мотоциклах. Начиная с 1928 года в Москве разыгрывается звание лучшего ездока по зимним дорогам.

Несмотря на новизну этого дела, подобные соревнования имеют несомненный успех среди широких масс и привлекают довольно большое количество участников.

В заключение—о злейшем враге зимней езды на мотоцикле. Этот враг — пронизывающий ветер и мороз. Борьба с этим злом вполне возможна, если мотоциклист будет хоть немного внимателен к самому себе. Надо обернуть в газету ноги, обуть валенки, надеть меховой полушубок и меховую шапку с наушниками, теплые рукавицы — и мороз и ветер становятся не такими страшными. Для предохранения от обмораживания открытого лица — носа, щек — рекомендуется густо смазывать их гусиным салом или вазелином, а в сильные морозы прикрывать лицо маской из целлулоида. Для большего утепления рук следует применять специальные мешки, надеваемые на руль и плотно завязываемые ниже механизма управления. Во время езды руки вставляются в эти мешки. Это предохраняет от встречного задувания ветра в рукава.

Устройство прибора для зимней езды на мотоцикле инженера Л. П. Петрова

Говоря о значении езды на мотоциклах в зимнее время, нужно констатировать, что она более полезна и необходима, чем летом, так как происходит в более здоровых условиях. Зимняя дорога свободна от облаков пыли и сама езда происходит на чистом морозном воздухе. Будем стремиться к тому, чтобы каждый трудящийся смог проводить свой досуг зимой на мотоцикле, в здоровой обстановке природы, соединяя приятное с полезным.

Борисов

ПОЛОЖЕНИЕ о ДОРОЖНЫХ ФОНДАХ

ЦУМТ НКПС разработал положение об общереспубликанских дорожных фондах, образование которых предусматривается новым дорожным законом.

Общереспубликанские дорожные фонды состоят в распоряжении совнаркомов союзных республик в лице главных управлений шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта и составляются из специальных ассигнований по республиканским госбюджетам, 25-процентных отчислений от поступлений по потонному сбору, процентов, полученных по выданным на дорожное строительство ссудам, и процентов на капитал.

Общереспубликанские дорожные фонды используются в порядке безвозвратных ассигнований на дорожное строительство и процентных и беспроцентных ссуд.

Безвозвратные ассигнования выдаются на строительство, восстановление и капитальный ремонт дорог, связывающих пункты первостепенного экономического значения, на строительство подъездных путей, в пределах союзной республики, и др. работы.

Отдельные ходатайства, не превышающие 500 тыс. р., разрешаются непосредственно главным управлением шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта; свыше — по согласованию с госпланом союзной республики, НКПС и НКФ союзной республики.

Выдача возвратных беспроцентных или процентных ссуд производится по заявкам дорожных органов исполкомов на капитальные работы, производимые за счет средств местного бюджета и имеющие чисто местное значение. С этой целью главн. управл. шоссейных дорог и авто-транспорта союзных республик обеспечивает эти ссудные операции частью дорожного фонда.

ВНИМАНИЮ КОЛЛЕКТИВОВ „АВТОДОРА"!

В редакцию поступают запросы от коллективов Автодора о возможности подписаться на журнал „За Рулем" в рассрочку.

Не имея возможности, по техническим причинам, предоставить рассрочку отдельным коллективам, редакция разослала областным, окружным и губернским отделениям „Автодора" предложение снабжать все коллективы централизованным порядком,—через отделения. Последним предоставлено право приема подписки на льготных условиях в рассрочку.

В дальнейшем коллективы, желающие подписаться на журнал „За Рулем" в рассрочку, должны обращаться в свое окружное (губернское) отделение.

КАК РАСПРЕДЕЛЯТЬ АВТО-ИМУЩЕСТВО *)

Возникновение и развитие общества „Автодор" в центре и на местах отличается известной стихийностью; само зарождение Автодора полностью отвечало уже назревшим запросам и интересам широких трудящихся масс. Теми же характерными признаками бурного роста отличается и вся работа центрального и местных органов Автодора. Показательны в этом отношении методы выявления, извлечения и предоставления в коллективное пользование различного авто имущества, находившегося в различных пунктах, у разных „хозяев" — распределителей. Сперва это авто-имущество извлекалось совершенно неорганизованно, затем, в дальнейший, более спокойный период организационной работы Автодора, был издан приказ (РВС СССР от 26 июля 1928 г., № 241) о передаче авто-имущества в безвозмездное пользование коллективам красноармейских частей и постановление ЭКОСО РСФСР (от 7 июня 1928) о передаче пришедшего в негодность или утратившего эксплоатационное значение авто-имущества промышленных, торговых, хозяйственных и др. организаций гражданским коллективам Автодора. Эти распоряжения внесли известную планомерность в извлечение и передачу авто-имущества коллективам.

„Новый Форд неплох" Фото И. Шеккера

Все же следует признать, что и на сей день, когда резервы авто-кладбищ все более иссякают, надо найти такие правильные формы распределения этого авто-имущества, при которых коллективы Автодора получили бы более широкую возможность приобретать теоретические и практические знания по автомобильном делу.

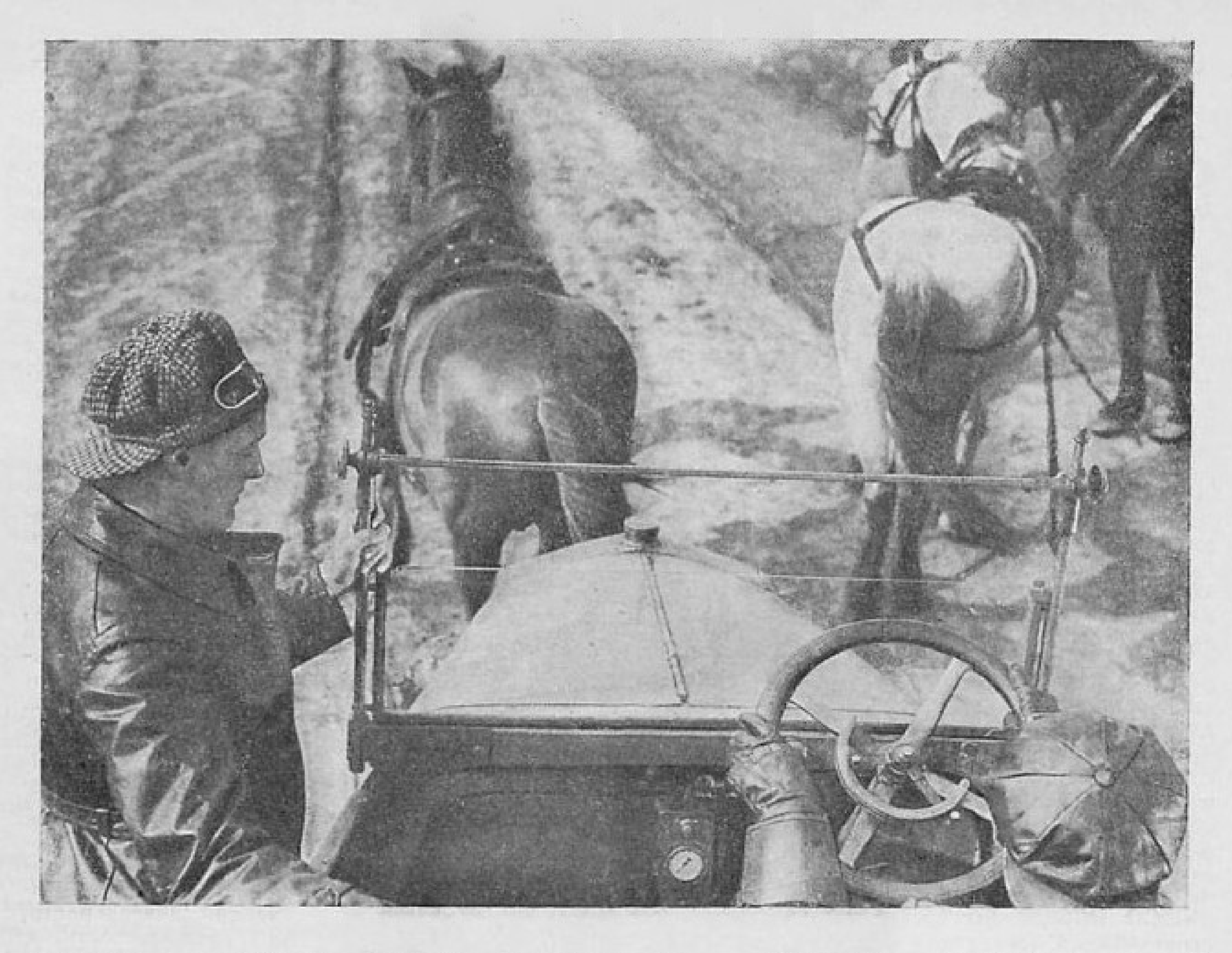
Нам мыслится следующий порядок распределения этого имущества. Автомобили, мотоциклы, моторы, авио-моторы и т. п. предметы, которые могут быть использованы и утилизированы для различной работы коллективов Автодора, должны быть собраны в определенных, мощных пунктах скопления такого имущества (Москва, Ленинград Ростов н/Д и т. д.) Этому имуществу дается госфондовская оценка.

Отделения Автодора должны принимать участие в работе комиссий по выявлению и извлечению авто-имущества. Списки выявленного и извлеченного авто-имущества поступают в президиум Автодора с заключениями и пожеланиями о его распределении местных филиалов Автодора, принимавших непосредственное участие в выявлении этого имущества. Пожелания о предстоящем распределении имущества должны носить поощрительный характер: все имущество разбивается по группам его использования, соответственно организационным признакам существующих коллективов. Коллективы с автомобильно-транспортным уклоном получают автомобили; мотоциклы направляются в коллективы со спортивным уклоном; авио-моторы используют коллективы ведущие работу спортивно-водную, аэросанную и т. п.

После такой классификации имущества и выявления коллективов, по линии которых должно быть направлено имущество, следует об'явить соревнование или конкурс на коллектив, имеющий большие достижения в организационной работе, агитационной деятельности, по профобразованию, по смычке с деревенским населением, вовлечению крестьян в члены Автодора и др. актуальным темам, наиболее интересным данному кругу коллективов или членам Автодора. Такие способы централизованного, идущего по правильному руслу распределения авто-имущества, будут усиливать оживление в работе коллективов, вызовут интерес со стороны общественных слоев, еще не затронутых автодоровской работой и, наконец, устранят случайность и хаотичность наделения имуществом, которые наблюдается в настоящее время.

Сейчас имеет место насыщение крупных центров авто-имуществом за счет недостачи его на периферии. Осуществление нашей мысли позволит более правильно распределить авто-имущество по периферии, заставит ее оживиться и начать более деятельную жизнь. Чем скорее мы проведем эту меру, тем скорее и правильнее будет использовано на местах авто-имущество. С другой стороны, это поможет установить верные пути для широкого распределения авто-имущества к моменту, когда мы будем располагать (это время близится) новыми машинами для насыщения всех каналов и удовлетворения запросов, идущих из бесчисленных пунктов СССР.

*) В порядке обсуждения. Ред.



Автомобиль мощностью в две живых лошадиных силы... Из фильмы „Буйной дорогой"

Н. БЕЛЯЕВ

О ПОЧЕТНЫХ ПРЕЗИДИУМАХ и ДОРОЖНОЙ РЕВОЛЮЦИИ

БЕЗДОРОЖЬЕ веками в'елось в наш быт и стало привычным, как скверный климат, как бедность худородной почвы, как вся грязная и нищая жизнь русской деревни.

Революция внесла много изменений и новшеств в деревню, а перевалив через десяток лет создала и Автодор. Отсталый крестьянин и свою бедность, и неурожайность, и бездорожье считал естественным, от бога установленным явлением. Большевики бога опровергли, урожайность помогают повышать удобрениями и машинами, а бездорожье — починкой и постройкой дорог.

Трудности в работе Автодора колоссальные. Дело идет не о спокойной и медленной, кропотливой работе, а о решительном, революционном сдвиге.

Вот убийственные цифры, которые приводит в рязанской газете „Рабочий Клич", тов. Капелев. Мы имеем все основания полагать, что то, что относится к Рязанской губернии, может относится, с известными поправками, и к любой другой. Тов. Капелев указывает, что на шоссировку дорог Рязанской губернии потребовалось бы 450 миллионов рублей. Ежегодно по бюджету ассигнуется на дорожное строительство 600—800 тыс. рублей. Если предположить, что под давлением Автодора, прессы, общественного мнения и проч. из бюджета выделили бы даже 2 миллиона рублей, то и тогда дороги Рязанской губернии можно будет привести в надлежащий вид только через 225 лет.

Значит ли это, что улучшение наших дорог неосуществимая задача? Нет, нисколько. Тов. Капелев делает совершенно правильные выводы из приведенного выше факта. Сократить срок в 225 лет хотя бы в 20 раз можно, если шоссировать только совершенно необходимую часть дорог, удешевить строительство и привлечь силы и средства самого населения к дорожному строительству.

Рязанскому Автодору есть над чем поработать. Однако, поинтересуемся, как развернулась работа в Рязани.

Из той же статьи тов. Капелева из абзаца с пахучим заголовком: „Рыба воняет с головы" узнаем, что правление Автодора фактически не существует, а имеется лишь секретарь, который мало что делает и может сделать. При такой постановке автодоровской работы в Рязани, нам кажется, что и через 225 лет пра-пра-правнуки нынешнего секретаря будут, как и он трястись по тем же рязанским ухабам.

Мы проследили по сообщениям наших рабкоров и другим материалам за работой многих местных отделений Автодора.

На фоне большого интереса к начинаниям Автодора и стихийной тяги к улучшению дорог и автомашине, особенно выпукла бездеятельность ряда отделений.

Организацию общества „Автодор" многие на местах сочли очередной общественной кампанией и притом второго разряда. Для советского приличия созывали организационные собрания, на которых выбирали бюро из товарищей, состоявших до того еще в 20-ти добровольных обществах. Одинокий секретарь, как правило, собрать бюро не в состоянии и работа Автодора, в лучшем случае, сводится к переписыванию циркуляров из центра.

В журнале „За Рулем" был перепечатан фельетон из тифлисской газеты под названием „Автодор — это я", в котором рассказывается, как представитель из Москвы, пользуясь всеми видами справок не мог найти Автодор в Тифлисе.

Вот еще наугад несколько примеров о бездеятельности местных отделений.

Рабкор минусинской газеты пишет, что вся работа местного Автодора за год выразилась в созыве двух заседаний президиума, в котором только переизбирали членов, выбирали казначея и этим ограничились.

В Дятькове под Брянском рабкор пишет об Автодоре заметку под названием „Катастрофическое бездействие".

В Лубнах за полгода работы Автодора, его так и не заметили; неизвестно даже, где он находится.

В Таганроге Автодор путают с... *Ай-тодором, горой в Крыму, которая больше известна* по крымским воспоминаниям. Газета „Красное Знамя" с трудом обнаружила, что весь Автодор находится в конторке завхоза исполкома т. Епифанова.

В Свердловске Автодор бездействует.

Можно было бы привести еще ряд примеров, но и перечисленных хватит. Ясно одно: в то время, как одни отделения Автодора прекрасно и напряженно работают, в других местах к организации Автодора подошли несерьезно.

Автодор не филантропическое и не только „почетное" учреждение. Автодор — это деловая организация, которая должна быть застрельщиком дорожной революции и автомобилизации страны. Почетные президиумы из высокоответственных товарищей, перегруженных всякими общественными званиями, этой революции не сделают.

Рабкоры уже научились искать людей, которые должны болеть за наши транспортные неурядицы и, если, вместо Автодора, они находит пустое место или весь Автодор прячется в папке завхоза, то они подымают законную тревогу.

Грандиозные задачи, стоящие перед автодоровским движением требуют особого энтузиазма, особой преданности работе. Б е з д е я т е л ь н ы е о т д е л е н и я н у ж н о к а к м о ж н о с к о р е й п е р е и з б р а т ь и рабкоры должны первыми взять их под обстрел.

Профсоюзы, печать и рабоче-крестьянская общественность должны подойти ближе к работе Автодора. Занятые формально места в президиумах местных отделений надо освободить для настоящих работников, горящих идеей переустройства на лучший технический лад нашей отсталой страны.

Н. Беляев

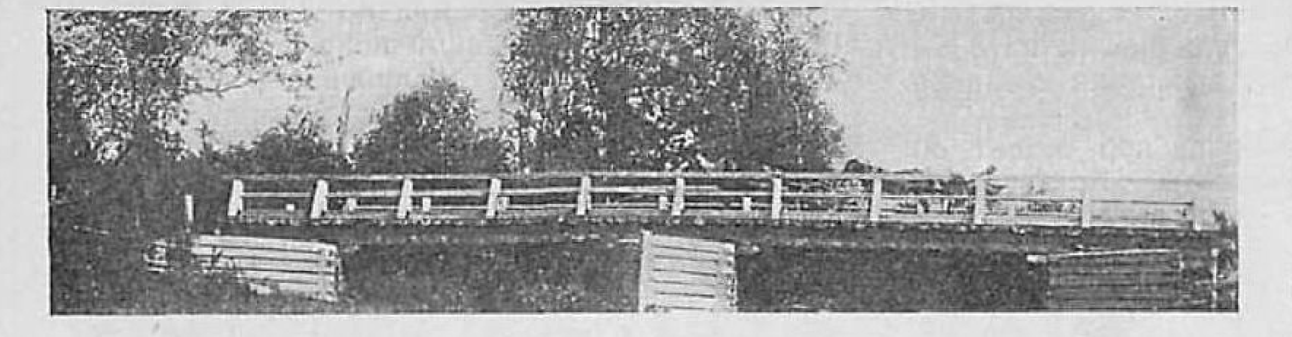




... строят мостовую в деревне

ОШИБКИ в ДЕРЕВЕНСКИХ ДОРОЖНЫХ РАБОТАХ

Как общее правило, все дорожные работы с участием населения проводились почти без всякого руководства самим населением в меру его сил и технического разумения.



Общий вид моста на перегоне „Типиница — Кузаранда", Великогубского ВИК'а АКССР

Волостные и районные исполкомы даже не всегда оказывались в курсе производимых населением дорожных работ.

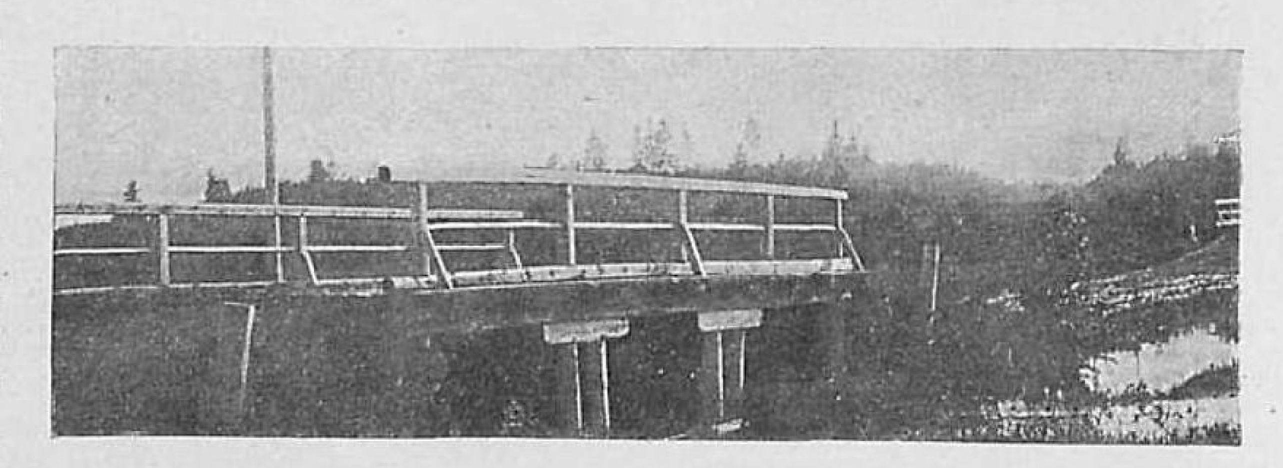
Неудивительно поэтому, что при таком отношении, которое охарактеризовано тов. Калининым на первом Дорожном с'езде, как невнимательность местных органов власти, мы имеем ряд технических недочетов, вызывающих излишний расход лесных материалов, времени и труда крестьян, а главное, подрывающих среди них должное отношение к этому делу.

Приведем несколько наиболее характерных случаев, встретившихся в личной практике обследований.

Обычным способом починки дорог, который применяется крестьянами, является заброска колеи, выбоин и ухабов на полотне дороги землей, взятой с бровки канавы или же с самого ее заросшего дна. Набросанная таким образом растительная земля разжижается в желобчатом с водой полотне дороги и последняя от этого еще более ухудшается.

Нередко можно наблюдать случаи, когда заполненная водой выбоина в полотне дороги выстилается хворостом на ширину только проезда телеги.

Такой способ, правильный в основе, но не распространенный на всю ширину полотна, с предварительным удалением с него воды, приводит к скорому расстройству и хворостяной выстилки, и земляной наброски.



Свайные опоры особого типа в мостах по тракту Насва — Скоково, Великолуцкого округа



Обычный способ починки полотна дороги вабрасыванием его грунтом, взятым с бровки или откоса канавы, без предварительной осушки и планировки полотна, а также без устройства боковых канав (тракт Скоково — Михайлов Погост, Великолуцкого округа)

ческих правил предварительной осушки полотна канавами, ее планировки, устройства корыта и дренажных воронок, заполнения корыта песком с утрамбовкой и, наконец, правильной укладки (тычком) булыжника с последующей утрамбовкой его и расклинкой.

Взамен указанного выше, замощение устраивается по существующему раз'езженному полотну с присыпкой его толстым слоем песка. Дренажные воронки устраиваются после замощения полотна с последующей уже прочисткой или прокопкой боковых канав. Устроенные по такому способу мостовые служат всего два-три года, вместо десяти—пятнадцати. Обычно на таких мостовых возникает колейность на второй год после их устройства.

Еще хуже дело обстоит в том случае, когда крестьяне приступают к прокладке дороги заново, да еще через болото, что бывает часто.

Полотно дороги зачастую создается небольшой земляной присыпкой по каменной наброске, которая, не обладая поэтому устойчивым основанием, погружается в болото, увлекая за собою и тот незначительный слой земли, который был свален на каменную наброску.

В данном случае, следовало бы предварительно назначить линию дороги, прорыть боковые канавы, осушить, таким образом, полосу болота под устройство дороги и приступить к непосредственной работе путем послойной выстилки фашиной или хворостом с присыпкой грунтом каждого слоя выстилки. Высота такого полотна должна быть несколько больше (на 0,10—0,25 м.) горизонта весенних вод и каменная наброска могла бы найти свое применение лишь для укрепления откосов созданного полотна дороги.

Не нужно быть дорожником и технически грамотным человеком, чтобы предвидеть судьбу и прочность подобного устройства. Первой же весной от него останутся, быть-может, только камни.

На ряду с элементарными приемами устройства полотна следовало бы в данном случае приступить и к постройке простейшего свайного мостика отверстием 1,5—2 м., с высотою не менее 0,25 м. над горизонтом весенних вод. Вообще же начинать такие работы без предварительного указания районного десятника или техника не следует, так как будет убито время, материал и... вера в возможность устройства дороги необходимой прочности и устойчивости.

Большое развитие получают дорожные работы с участием населения по замощению булыжником непроезжих улиц в деревнях и на отдельных участках дорог. Такие работы производятся также с нарушением самых элементарных техни-

Теперь перейдем к постройке деревянных мостов более или менее значительной длины. Таков, например, мост у дер. Ладышкино, Польского рика, Новгородского округа.

Мост, строящийся под руководством молодого и неопытного еще районного техника, имеет следующие недочеты: непосредственно под свайными насадками помещены еще горизонтальные схватки, а при береговых опорах общей высоты в 1,5 м. устроены горизонтальные и диагональные схватки и, кроме того, укосные сваи и сами укосины.

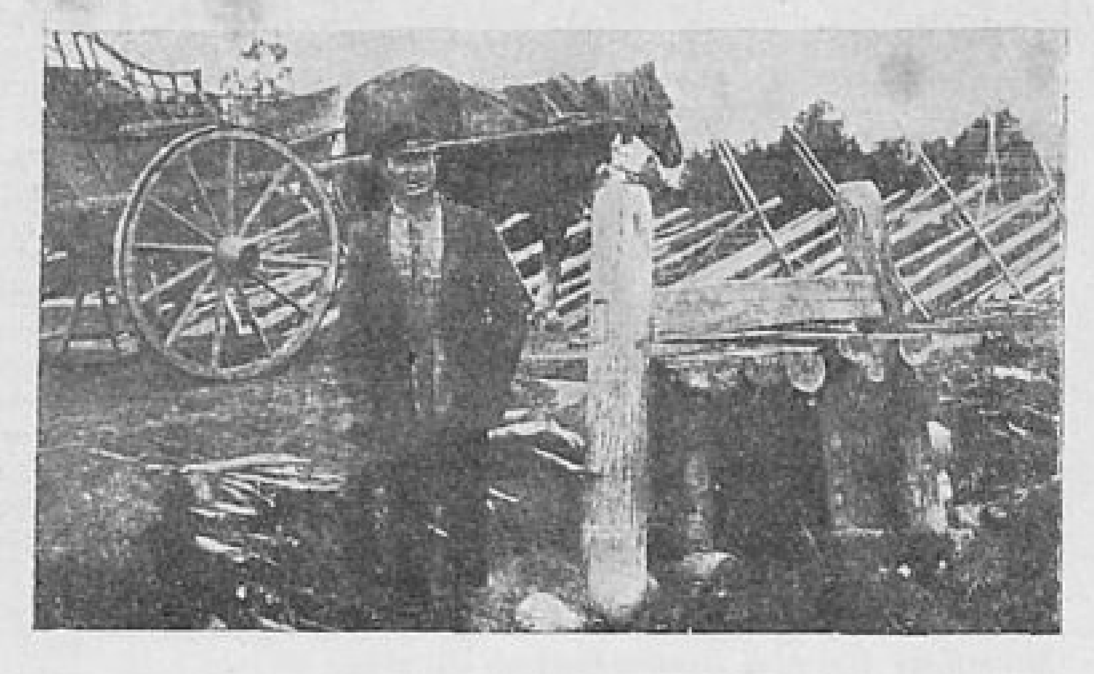
По новейшим нормам ЦУМТ'а можно было применить здесь всего лишь три сваи в поперечном ряду, что же касается диагональных схваток и укосных свай, то последние применяются лишь при высоте моста свыше 4 м. Верхние горизонтальные схватки, а также поперечные



Частичная заделка выбоин укладкой хвороста и засыпкой грунтом, но без предварительного отвода воды с выбоины и без планировки дороги (тракт Великие Луки — Насва, Великолуцкого округа)

анкерные связи между прогонами являются совершенно излишними, особенно при наличии болтовых скреплений в прогонах.

На этом случае можно было бы и не останавливаться, будь он единичным. Но вся беда в том, что в одном только данном рике за один сезон таких мостов построено три. При этом отсутствуют всякие данные о глубине забивки свай и количестве земляных работ по дальнейшему устройству подходов к таким мостам через реки с довольно широкой поймой и сильным ледоходом.



...Очень часто неправильно построенные малые мостики приходят в негодное состояние на второй или третий год после их постройки

Зато постройка мостов, напр., Великогубским виком АКССР на перегоне „Типиница-Кузаранда“, отличается не только излишним расходом материала, но и запасом прочности.

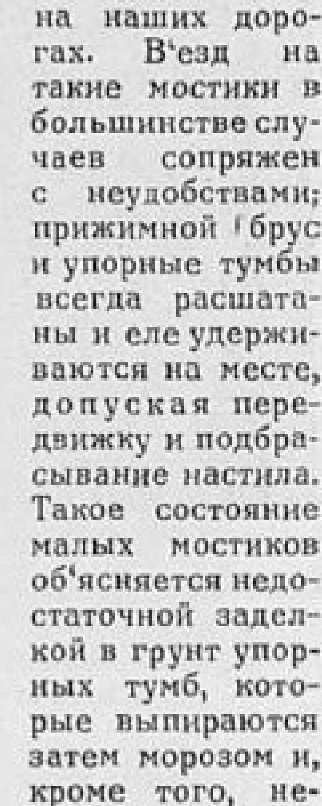
На низине без признаков водотока, заполняющейся водой только весной, построен мост на ряжевых опорах, с ледорезами, при 2 пролетах, максимально возможных для двойных прогонов, и довольно значительной высоте моста. Свободно можно было ограничиться одним пролетом и несколько меньшей высотой моста без всяких ледорезов.

В обоих приведенных выше случаях мы видим, как много материала и трудового времени крестьянства расходуется зря.

Часто можно встретить в одной пойме речки, или в низине с несколькими проточинами, постройку мостов через каждую из них, вместо одного моста, с достаточным отверстием для пропуска всех проточин данной поймы и подходными дамбами через нее. Примером такого случая может служить участок дороги районного значения — „Горожане-Скоково“.

Этот факт замечателен еще и потому, что стыки прогонов поддерживаются подбалкой, опирающейся на двойную сваю. Такая конструкция опор применена на всех малых мостах данного района и, видимо, исходила от указки одного лица или подражания одному из построенных ранее мостов.

И, наконец, последнее отступление — поверхностное выполнение работ при постройке малых мостиков, в огромном количестве встречающихся



на наших дорогах. В'езд на такие мостики в большинстве случаев сопряжен с неудобствами; прижимной брус и упорные тумбы всегда расшатаны и еле удерживаются на месте, допуская передвижку и подбрасывание настила. Такое состояние малых мостиков об'ясняется недостаточной заделкой в грунт упорных тумб, которые выпираются затем морозом и, кроме того, небрежностью устройства в'ездов, для какой цели обычно употребляются бревна, оставшиеся от старых мостиков, хворостяной мусор, щепа и пр.

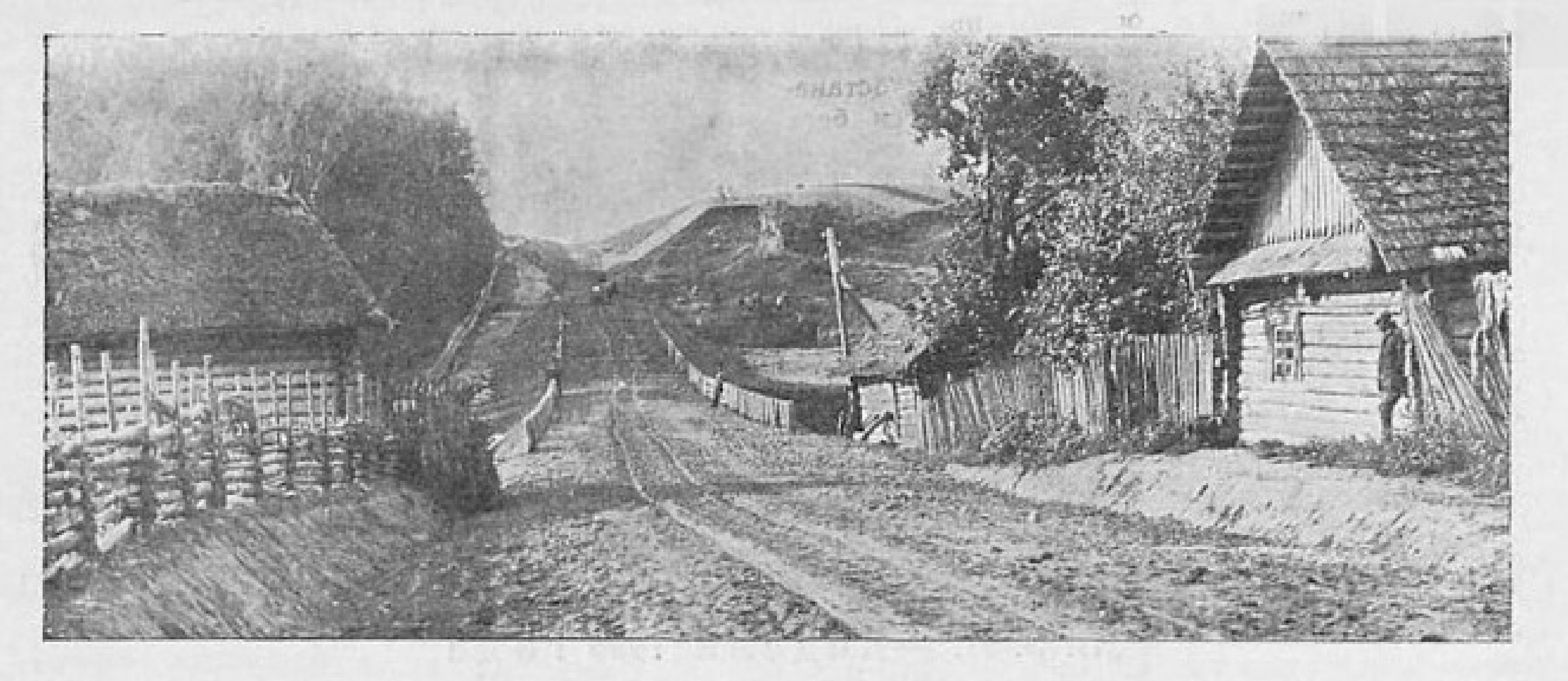
Рассмотренные немногие факты, приведенные в настоящей статье и имеющие массовый характер, указывают нам на важность стоящей перед низовыми советскими органами задачи: во что бы то ни стало обеспечить техническим руководством и надзором дорожные работы, производимые с участием населения.

Несмотря на массовые явления нерационального и бесхозяйственного использования труда населения, нам неизвестны случаи привлечения к ответственности виновных в неправильной постановке работ.

Надо полагать, что с проведением обязательного трудового участия населения в дорожном строительстве, неизбежным окажется усиление надзора за правильностью и технической грамотностью работ, и за более организованной и хозяйственной постановкой при использовании труда населения на основах нового закона.

Ленинград

Инж. А. Назаренко



Как первые результаты работы Автодора мы имеем в некоторых деревнях Белоруссии дорогу, проезжую в течение всего года

Фото Н. Гордина

Н. ГОРДИН

АВТОДОР в РЕСПУБЛИКЕ РЕК и БОЛОТ

Инициативная группа по организации Всебелорусского общества „Автодор" образовалась в Минске в декабре 1927 года. Общество оформилось 10 января 1928 года, когда был утвержден устав и выбраны руководящие органы.

Интерес к работе Автодора среди рабочих был настолько велик, что некоторые ячейки организовались еще до создания центрального правления общества. Организационный период Всебелорусского Автодора не закончился и до настоящего времени, хотя имеется около 350 организаций, об'единяющих свыше 13 тысяч членов. Во всех округах и почти во всех районах есть окружные отделения и районные ячейки; ближайшей задачей является развертывание сети ячеек в белорусской деревне.

Из писем селькоров, рабкоров и жалоб отдельных крестьян видно, насколько остро нуждается деревня в организаторах, способных привлечь инициативу населения к делу улучшения дорог, замощению местечковых и сельских улиц и ремонту мостов.

Со всех сторон несется общий вопль: „избавьте нас от вековой грязи, дайте возможность проехать через реку, не рискуя жизнью; мы окажем всемерную помощь в этой работе"... И действительно, рек и болот в Белоруссии больше чем где бы то ни было, а мосты и мостики на районных и сельских дорогах в отвратительном состоянии. Уже в прошлом году, при поддержке Автодора и дорожных органов, средствами населения замощено 7 деревень в одном только Минском округе. Это только начало...

Правление Автодора БССР с первого же дня работы поставило целью подготовить необходимые кадры низового дорожного квалифицированного технического персонала и добиться включения в штат райисполкомов должности районного дорожного мастера, предвидя к концу пятилетки установление дорожного персонала района из одного техника и двух дорожных мастеров. Практически, Автодором открыты и работают курсы по подготовке дорожных мастеров в Минске, Витебске и открываются — в Орше и Мозыре. Всего предполагается подготовить к строительному сезону свыше 100 дорожных мастеров.

Для ознакомления членов Авторода с дорожным делом, Автодором БССР издано популярное „Руководство по дорожному делу", выпускаются 2 регулярных „Листка Автодора" при газетах „Савецкая Беларусь" и „Беларуская Веска". Правление общества начало подготовку к проведению с начала весны „Недели Автодора".

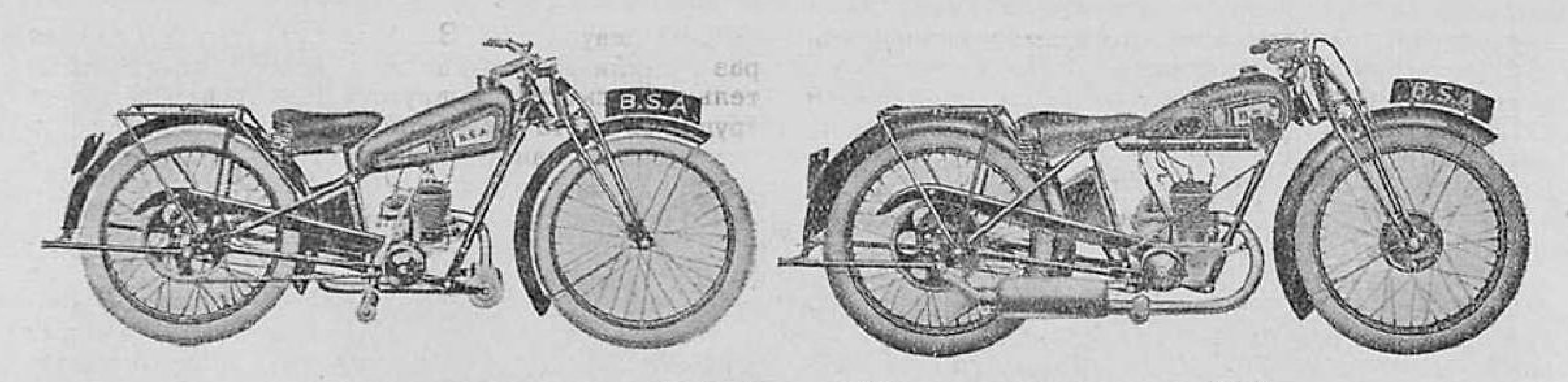
В феврале 1923 года Автодором, совместно с Наркомпросом БССР, были открыты в Минске годичные авто-тракторные курсы на 40 человек, которые затем, по ходатайству Автодора, были реорганизованы на началах профтехшколы с двухлетним курсом обучения. Автодор поднял вопрос об организации в Минске авто-тракторного ремонтного цеха.

В Белоруссии организации Автодора имеют для кружковой работы 15 автомобилей, 3 мотоцикла, 2 моторные лодки; организовано свыше 30 кружков по автомобильному делу. Среди членов Автодора было распределено около 650 заграничных велосипедов.

Из отделений общества особенно следует выделить Бобруйское. Оно впервые организовало в Бобруйске городское и междугородное автобусное движение и открыло периодические курсы по автомобильному делу для членов Автодора.

Испытывается острый недостаток в автомобилях дешевых марок. Всевозможные „кладбищенские" машины уже восстановлены, а требования ячеек на автомобили все возрастают.

Таковы те результаты, которых Автодор Белоруссии добился за год своей работы. Очень желательно, чтобы Автодоры других союзных республик обменялись на страницах „За Рулем" своими достижениями,—это поможет отдельным организациям Автодора использовать в работе те или иные практические мероприятия других организаций.



Маломощные мотоциклы „B. S. A.“ в 1,74 лош. силы моделей 1929 года

М. ДЬЯКОВ

МОТОЦИКЛЫ, КОТОРЫЕ МОЖНО ВЫИГРАТЬ

„B. S. A.“—модели 1929 года

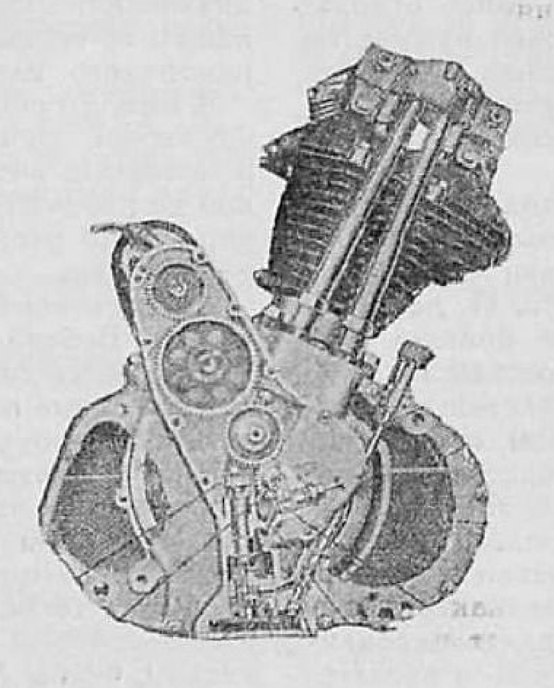
ЗА ПОСЛЕДНИЕ годы неплохо зарекомендовали себя по прочности, экономичности и внешней отделке мотоциклы английской фирмы B. S. A. (общество бирмингамских *оружейных заводов*). Организовав *производство* мотоциклов и велосипедов на своих оружейных заводах, как подсобное, фирма к 1929 году близко подходит к единому типу машины для массового изготовления. Это одноцилиндровый мотоцикл с наклонно-расположенным цилиндром или, как его называют наши спортсмены — „косулей“.

1927 и 1928 годы были временем опытной работы фирмы над этой моделью, а имевшуюся в продаже единственную машину в 4,93 лош. сил можно считать экспериментальной.

„Косуля“ с лучшей стороны показала себя на Всесоюзном мотоциклетном пробеге Автодора в прошлом году, заняв по прочности и экономичности первое место. Теперь фирма переходит, главным образом, на производство мотоциклов средней мощности и предпочтительно одноцилиндровых с наклонными цилиндрами. Они представлены в 1929 году пятью моделями трех мощностей—в 3,49, 4,93 и 5,57 лош. сил. Из них две модели с нижними и три с подвесными клапанами. В эти машины, сравнительно с моделью 1928 года, внесены улучшения и изменения, сущность которых будет описана ниже. На этот же год фирма дала модели маломощных машин в 1,74 и 2,49 л.с. Необходимо отметить особый интерес, проявляемый фирмой B.S.A. к русскому рынку.

„B. S. A.“— одна из дальновидных заграничных фирм. Руководители ее учли спрос нашего Союза и принимают все меры для установления с нами прочных торговых отношений. Так, напр., Автодор имеет предложение фирмы о поставке мотоциклов для Союза на условиях самых льготных покупательских рассрочек.

Предложения этой фирмы наладить постоянную широкую торговлю с Советским Союзом приняты во внимание нашими импортными организациями.



Разрез картера двигателя с наклонным цилиндром. Видны два внутрикартерных масляных бака и механический насос

Пока ввозятся двадцать мотоциклов „B. S. A.“ для передачи лотерейному комитету Автодора.

Эти мотоциклы явятся выигрышами в лотерее Автодора. Все двадцать мотоциклов получаемых *лотерейным комитетом — с наклонно-расположенными цилиндрами.*

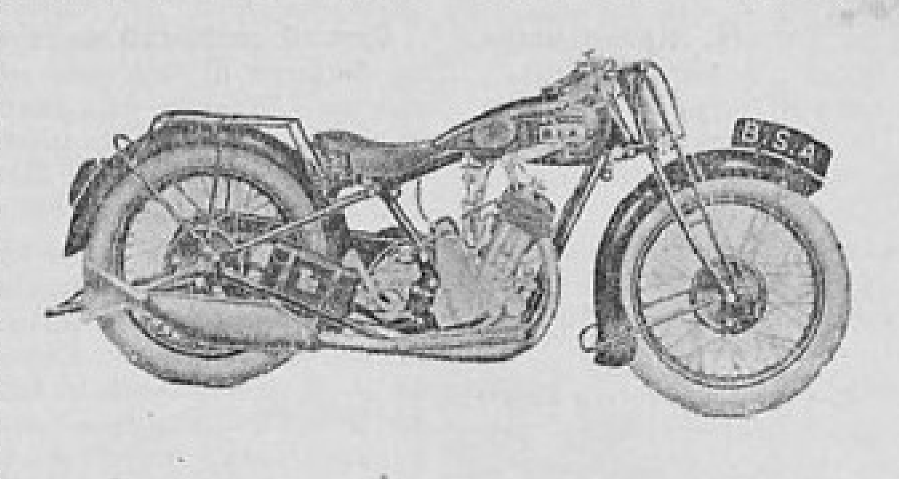
Рассмотрим бегло машины „B.S.A.“ с наклонным цилиндром выпуска 1929 года и особенности их конструкции сравнительно с другими типами и марками машин.

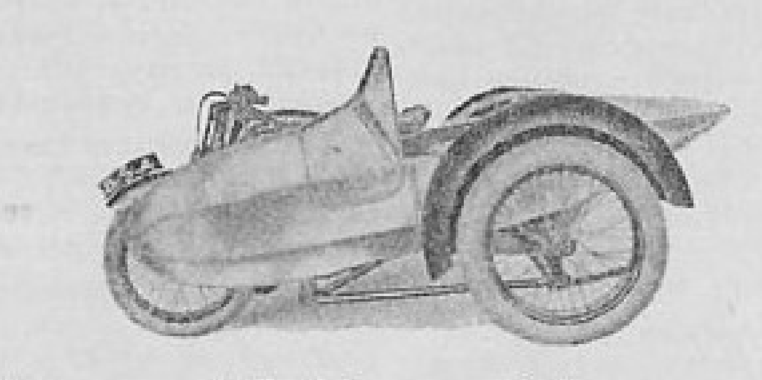
Техника, незнакомого с конструкцией „B.S.A.“, поразит в „косуле“ отсутствие масляного бака. Вместо отделения для масла в основном баке или добавочном бачке, у этого мотоцикла масло сохраняется в самом картере двигателя. Эта система построена на принципах смазки гоночной машины. Она исключает всякие наружные масляные соединения, трубки и пр., т.-е. все то что может ломаться и загрязняться.

Рама новых моделей состоит из цельнотянутых стальных труб с мощной распоркой посредине. Нижняя опорная часть рамы делается двойной. Эта форма рамы все более и более прививается в мотоциклетных конструкциях нашего времени, как самая крепкая и прочная. Линии рамы позволяют расположить седло очень низко, что, обыкновенно, считается мерилом удобства посадки для водителя и устойчивости мотоцикла. Однако, опыт Всесоюзного мото-пробега показал, что машина устойчива только до скорости в 40 км. в час. На больших скоростях машину начинает „бросать“ и езда на ней возможна только для опытного и искусного мотоциклиста. Посадка на машине, по словам ехавшего на ней во Всесоюзном пробеге водителя, не особенно утомительна и несмотря на ее спортивный тип — даже удобна. Управление довольно мягкое. Передняя вилка снабжена боковыми амортизаторами и „стиринг-демпером“ (закрепителем руля). Баки садятся своим внутренним вырезом на верхнюю трубку рамы, имеют плоскую поверхность и сильно округленные бока для лучшего

обтекания воздухом. Бак снабжается резиновыми упорами для колен ездока.

Двигатель мотоциклов „B.S.A." с наклонным цилиндром, четырехтактный, нормального типа, может развить до 5.400 оборотов в минуту. Обращает на себя внимание посадка и смазка кривошипного (среднего) и коренных (боковых) пальцев маховиков и компактность распределительного механизма. Кривошипный палец имеет сверленое отверстие для прохода масла, а подшипник нижней головки шатуна смазывается под давлением через специальный канал. Коренной палец со стороны ведущей цепной шестерни покоится на комбинированном шариковом и роликовом подшипнике, а со стороны распределительной моторной шестерни—на простом шариковом. Распределительный механизм—очень простого устройства и требует малого ухода. Фирма утверждает, что даже при езде на больших скоростях регулировка завоза у клапанов требуется не чаще, чем через 1000 миль (1609 км) пробега.



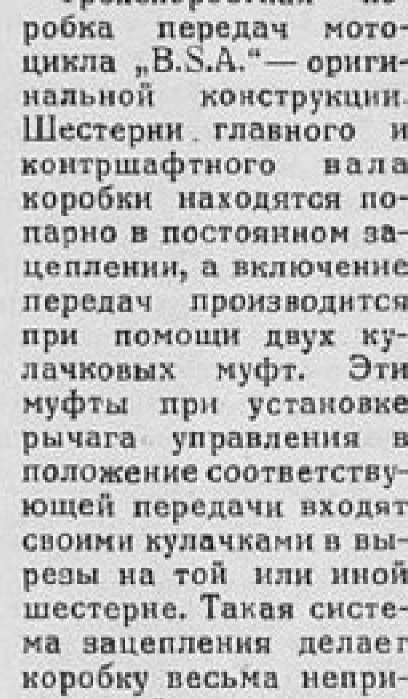


Мотоцикл „B. S. A." модели 1929 года с наклонным цилиндром и нижними клапанами, мощностью в 5,57 лош. сил и спортивная аллюминиевая коляска к нему

У мотоциклов с нижними клапанами типа „де Люкс", мощностью в 4,93 и 5,57 лош. сил, клапаны защищены специальной с'емной покрышкой. Эта покрышка поставлена с тем расчетом, чтобы при движении машины встречный воздух засасывался в ее отверстия и охлаждал нижние концы стержней клапанов.

На мотоциклах „B.S.A." применяются воздухоочистители с фильтрованием воздуха через шелковую материю, прикрывающую боковые отверстия их цилиндрической камеры. Шелк поддерживается внутри воздухоочистителя змеевидной пружиной.

От возможности воспламенения (напр., в случае обратных взрывов в карбюратор при бедной смеси) шелк предохраняется специальным клапаном. Клапан автоматически запирается при всяком движении газа к воздухоочистителю. В повседневной эксплоатации воздухоочиститель не оказывает влияния на работу двигателя в смысле понижения его мощности. Снятие воздухоочистителя может быть рекомендовано только на скоростных трековых испытаниях,где важен выигрыш десятых долей секунды. Сеть прекрасных дорог за границей не ставит так остро, как у нас вопрос о предохранении двигателя от попадания пыли. Для наших же дорог вопрос этот в высшей степени важен. Тот же пробег Автодора дал очень интересные выводы. Машины, считающиеся за границей первоклассными (напр., „Индиан") дали в пути и по осмотре их после пробега плачевные результаты. За 6 тыс. км. пути несколько раз менялись поршневые кольца, а на заключительном осмотре обнаружен значительный износ трущихся деталей. Одновременно, близкие по конструкции машины (напр., „Харлей-Давидсон") имели бы дефекты в неизмеримо меньшей степени. Это можно об'яснить тем, что совершенно одинаковые карбюраторы машин обеих фирм (типа „Шеблер де Люкс") имели различный воздушный ввод (у первых воздухоочиститель отсутствовал). Вследствие отсутствия воздухоочистителя воздух засасывался вместе с мельчайшими частицами пыли.



Трехскоростная коробка передач мотоцикла „B.S.A."— оригинальной конструкции. Шестерни главного и контршафтного вала коробки находятся попарно в постоянном зацеплении, а включение передач производится при помощи двух кулачковых муфт. Эти муфты при установке рычага управления в положение соответствующей передачи входят своими кулачками в вырезы на той или иной шестерне. Такая система зацепления делает коробку весьма неприхотливой и долговечной; в спортивных кругах почти не имеется сведений о поломках в этой коробке при нормальной смазке и уходе за ней. Сцепление этих мотоциклов — обыкновенного типа с сухими дисками.

Из новостей конструкции надо отметить совершенно оригинальный способ регулировки натяжения заднего тормоза вручную при помощи барашка, находящегося сзади тормозной тяги, изменение крепления подставки заднего колеса от зажимного к пружинному и новые подставки для ног, представляющие собой стальной стержень, покрытый очень толстой резиновой оболочкой.Для придания оболочке упругости и смягчения ударов на плохих дорогах, на внутренней поверхности сделаны два выреза (воздушных кармана).

Мы не знаем, как покажут себя на деле мотоциклы „B.S.A." с наклонным цилиндром моделей 1929 года. Все же эта конструкция, повидимому, особенно тщательно разрабатывается фирмой и, судя по заметкам и статьям в английских изданиях, возбуждает большой интерес в спортивных кругах Европы.

Первые опытные данные об этих „B.S.A." мы получим от эксплоатации двадцати лотерейных мотоциклов теми, кто их выиграет, а затем предполагаемый Всесоюзный мото-пробег 1929 года скажет уже свое решающее слово об этой конструкции.

М. Дьяков

ДОРОГИ и АВТОМОБИЛИ во ВСЕМ МИРЕ

В Америке отапливается дорога, проходящая через Сиерру-Неваду — горная „Дорога Победы", покрытая снегом 6 месяцев в году. Из близлежащих горячих горных источников проложены вдоль дороги трубы, вызывающие таяние снега на полотне ее.

Форд выпускал в начале ноября уже по 6 тыс. машин в день (против 5.500 в октябре). За октябрь Форд выпустил при пятидневной неделе 106.404 автомобиля.

Из 160 стран земного шара свыше чем в 30-ти на каждый автомобиль приходится меньше, чем по сто человек населения.

Насыщенность различных стран мотоциклами видна особенно наглядно, если посмотреть сколько квадратных метров площади приходится на 1 мотоцикл. В Англии на 1 мотоцикл приходится 0,2 кв. метра, в Бельгии, Голландии, Швейцарии и Германии на 1 мотоцикл приходится 1 кв. км., в Дании—2, во Франции и Австрии—3, в Италии и Чехо-Словакии—6, в Швеции—11, в Испании—28 кв. км. Это значит, что в Англии, например, мотоцикл встречается в 140 раз чаще, чем в Испании.

В южной Африке около Калвина (600 км. от мыса Доброй Надежды), согласно телеграммы „Кап-Таймс" найдена безукоризненная гоночная дорога для мировых гонщиков Кемпбелла и Сигрева. Обнаруженная Кемпбеллом в Сахаре (см. „З. Р." № 1, стр. 14) дорога не подошла из-за слишком крупного кристаллического песка.

Германский союз автомобильной промышленности ассигновал 500 млн. марок на организацию авто-моторного исследовательского института. Коммунистическое „Роте Фане" („Красное Знамя") сообщает, что основной задачей этого общества является изучение заграничной, внегерманской автомобильной индустрии; в самой же Германии общество будет заниматься только нормализацией, каталогизацией и информацией.

Английское добровольное общество „Безопасность" выдало за 1927 год 45 золотых медалей водителям машин, которые за 10 лет не имели ни одного несчастного случая, 965 серебряных медалей за пятилетнюю беспорочную езду и 12.250 похвальных отзывов за годичную бесштрафную езду *).

„Тридцатилетка" дорожного строительства в Японии. В некоторых крупнейших городах Японии, в связи с развитием транспорта, остро встала проблема реконструкции дорог, которые настолько узки, что автомобили не могут на них разминуться.

В Кобе, главном порту Японии, предположено построить за предстоящее тридцатилетие 137 километров дорог и улиц, что обойдется, приблизительно, в 145 млн. руб. (130 млн. иен). Разрешение этого вопроса важно и для г. Осака. Для изыскания необходимых средств выпускается специальный заем на сумму 8.660 тыс. руб. ($7^1/_2$ млн. иен). Работы первой очереди начнутся в ближайшее время.

*) Не мешало-бы и у нас завести премирование „беспорочных" водителей! Ред.

Самый высокий мост в мире открывается для сообщения в текущем месяце. Он перекинут на высоте 142 метр. над рекой Колорадо в С.-А С. Ш. над знаменитыми кеньонами (ущельями), в которых протекает река. Общая длина моста равна 250 метрам. Стоимость его — 341 тыс. долларов.

Неограниченную скорость движения можно будет развивать на предполагаемой дороге между Сан-Франциско и Лос-Анжелосом (С.-А. С. Ш.) на расстоянии в 644 километра. Дорога будет иметь 18 м. 30 см. ширины, посредине пройдет трехметровая полоса для прогулочной езды, по обеим сторонам ее — $4^1/_2$-метровые полосы для автомобильных „демонов". Дорога обойдется, примерно, в 40 млн. долларов. Никакие другие дороги не будут перекрещиваться с нею. Вместо суток, обычно затрачиваемых на это путешествие, его можно будет совершать за восемь часов.

В Голландии велосипедное наводнение—каждый третий человек из 7,6 млн. жителей имеет велосипед. Голландия занимает первое место в мире по велосипедной насыщенности.

Президиум дорожного отдела Лиги Наций созвал в ноябре прошлого года специальное совещание по вопросу выработки международных единых правил и норм для автомобилей, касающихся сигнализации и предельных скоростей движения по улицам.

Румынии удалось удвоить свой автопарк за последние два года и довести число автомобилей до 22 тысяч (1 автомобиль на 762 жителя). Первое место приходится на машины Форда — 7.500.

В Италии намечено к ремонту в этом году всего 1.600 км. дорог. Для изучения ремонта дальнейших 50 тыс. км. дорог создана комиссия. Одновременно с подчинением всех дорог специальному государственному обществу начала функционировать особая фашистская дорожная милиция.

В Швеции, помимо 150 тысяч автомобилей, работают еще 6 тысяч автобусов на 160 линиях.

В новое единое государственное автобусное общество Бельгии вливаются все частные автобусные линии и машины бельгийских железных дорог и почтового ведомства.

Первая автомобильная фабрика строится в Греции. Основной капитал в 100 млн. драхм собран владельцами экипажных и каретных фабрик. На фабрике будет занято 2.500 человек рабочих.

На Балканы — Болгарию, Юго-Славию, Румынию, Грецию и Турцию ввезено за последний год 11.820 автомобилей.

Персия ежегодно увеличивает количество ввозимых автомобилей, доведя их импорт в прошлом году до 2.089, главным образом, американских марок.

В Бенгалии (Индия) по ввозу автобусов занимает первое место Северная Америка. За прошлый год ввезено из Америки 1.491 автобус, из Англии — всего 151 машина.



В новом квартале Чикаго (Северо-Американские Соединенные Штаты)



Парная упряжка на ледяной дороге лесоразработок Мурманской жел. дор. Применение специальных саней, идущих по ледяной колее, уменьшает необходимое количество лошадей на 50—70%

Инж. К. ВЫСОЦКИЙ

ЛЕДЯНЫЕ ДОРОГИ

Лишь в самое последнее время в обиходе более или менее широких кругов начинает появляться термин—ледяные дороги. Ледяные дороги вызывают очень смутное и неясное представление о какой-то малоизведанной и неизвестно где существующей новинке. Во всяком случае отсутствует представление о достоинствах этого нового вида транспортного устройства.

Между тем, малоизвестные ледяные дороги заслуживают того, чтобы общественное внимание было привлечено к этому делу; тему о ледяных дорогах следует поставить одним из ответов на общий вопрос борьбы с бездорожьем.

С наступлением зимы и выпадением достаточного снежного покрова все лесные пространства СССР на многие километры от железных дорог, рек и населенных пунктов наполняются многими тысячами лесорубов и лесовозов; по кратчайшим направлениям пробиваются лесовозные зимние дороги — „зимники", и бесконечные вереницы крестьянских лошадей вывозят по этим „зимникам" дрова и лесные материалы к станциям железных дорог и сплавным рекам. Направление „зимников" создается обычаем и опытом лесовозчиков; ни о какой рационализации их направления, а тем более об уклонах и под'емах никто не задумывается; они вьются по лесу, как всякая лесная или проселочная дорога, пересекают овраги и логи с под'емами, лишь бы лошадь могла их взять при предельном напряжении „кнутовой" энергии.

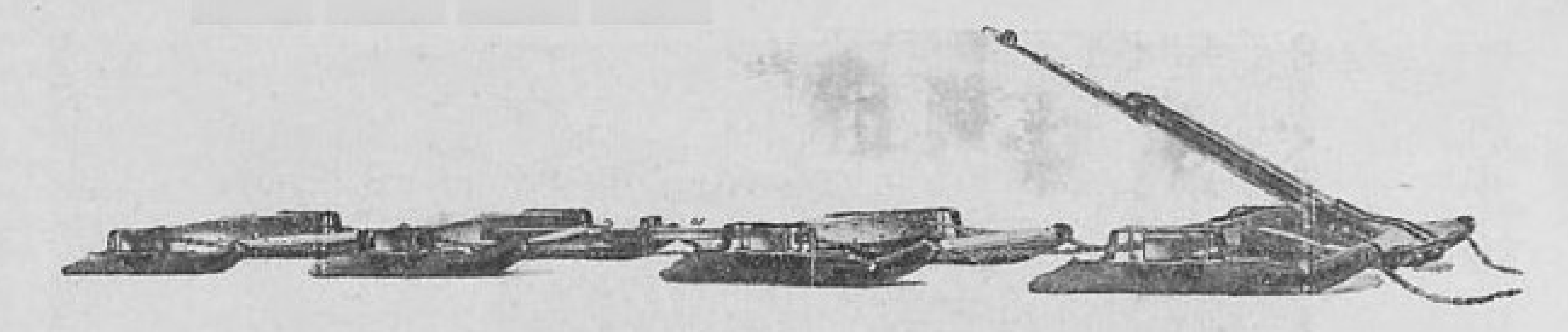
Перевозят дрова и лес на обыкновенных санях, иногда с подсанками, иногда волоча конец бревна по снегу, — способами, созданными прошедшими веками. В кратчайшее время на всех поворотах дорог создаются раскаты; нескладность перевозимого груза приводит весь „зимник" в самый невозможный для проезда вид,—выявляются все ранее скрытые пни, от заносов образуются ухабы и кочки, и чем дальше, тем больше приходится затрачивать энергии для того, чтобы подымать опрокидывающиеся сани, понукать измученных лошадей и т. п.

Первым этапом в улучшении элементарного „зимника" явилась простая снеговая дорога, но с прорубкой просек по кратчайшим направлениям, с устройством снегозащитных полос из срубленных деревьев; затем создалась улучшенная снеговая дорога с обработкой полотна специальным плугом и снегоочистителем, даже с частичной поливкой полотна водой.

В результате дальнейшего развития появилась ледяная дорога.



Гусеничный трактор-тягач на Мурманской ледяной дороге. Опыты с тракторной тягой еще незакончены, но уже установлено, что лучше всего работают тракторы гусеничного типа



Полозья саней, применяемых в Америке для перевозки бревен механической тягой. Деревянные поперечины саней связываются цепями

Ледяные дороги имеются ныне двух основных видов: сплошные и с узкими ледяными колеями.

Устройство ледяной дороги сводится к следующему: как только выпадает снег в количестве достаточном для обыкновенной санной дороги, по пути, с заранее приготовленной просекой и низко срубленными пнями (а иногда и выкорчеванными), производится выравнивание снега специальным плугом.

Иногда к этому же плугу приделывается различная железная арматура для прорезания колей, которые проделываются уже в достаточно уплотненном снежном слое. Далее производится поливка дороги водою, при чем поливается или сплошь дорожное полотно на всю ширину для образования плотной ледяной корки, или же заливаются лишь специально вырезанные колеи, расстояние между которыми соответствует построенному для дороги типу саней. Ширина колеи делается обычно лишь вдвое более, чем ширина полоза.

Стоимость устройства километра ледяной дороги американского типа по данным организаций в СССР обходится от 280 до 450 руб., а прибавляя к этому стоимость содержания — от 230 руб. до 370 руб.,— мы имеем общую стоимость километра от 510 до 820 руб.

Что составляет основную идею ледяной дороги, в чем заключается ее экономическая выгодность? В том, что по ледяной дороге одной тяговой единицей можно перевозить значительно больше груза, чем по обыкновенной дороге.

На основные вопросы: когда именно следует применять усовершенствованные дороги, главным образом, ледяные; когда они становятся экономически предпочтительнее перед обычными первобытными способами перевозки — общего ответа до сих пор не имеется. Установлено лишь, что применение ледяных дорог уменьшает потребное число лошадей до 70%, и что, таким образом, этот способ транспорта дает решение для развития лесоразработок в тех районах, где испытываются затруднения в гужсиле. Но если мы обратимся к более детальным данным о стоимости эксплоатации ледяных дорог, то они поразят нас своим разнообразием и отсутствием единого измерителя, к которому относятся отчетные данные о расходах.

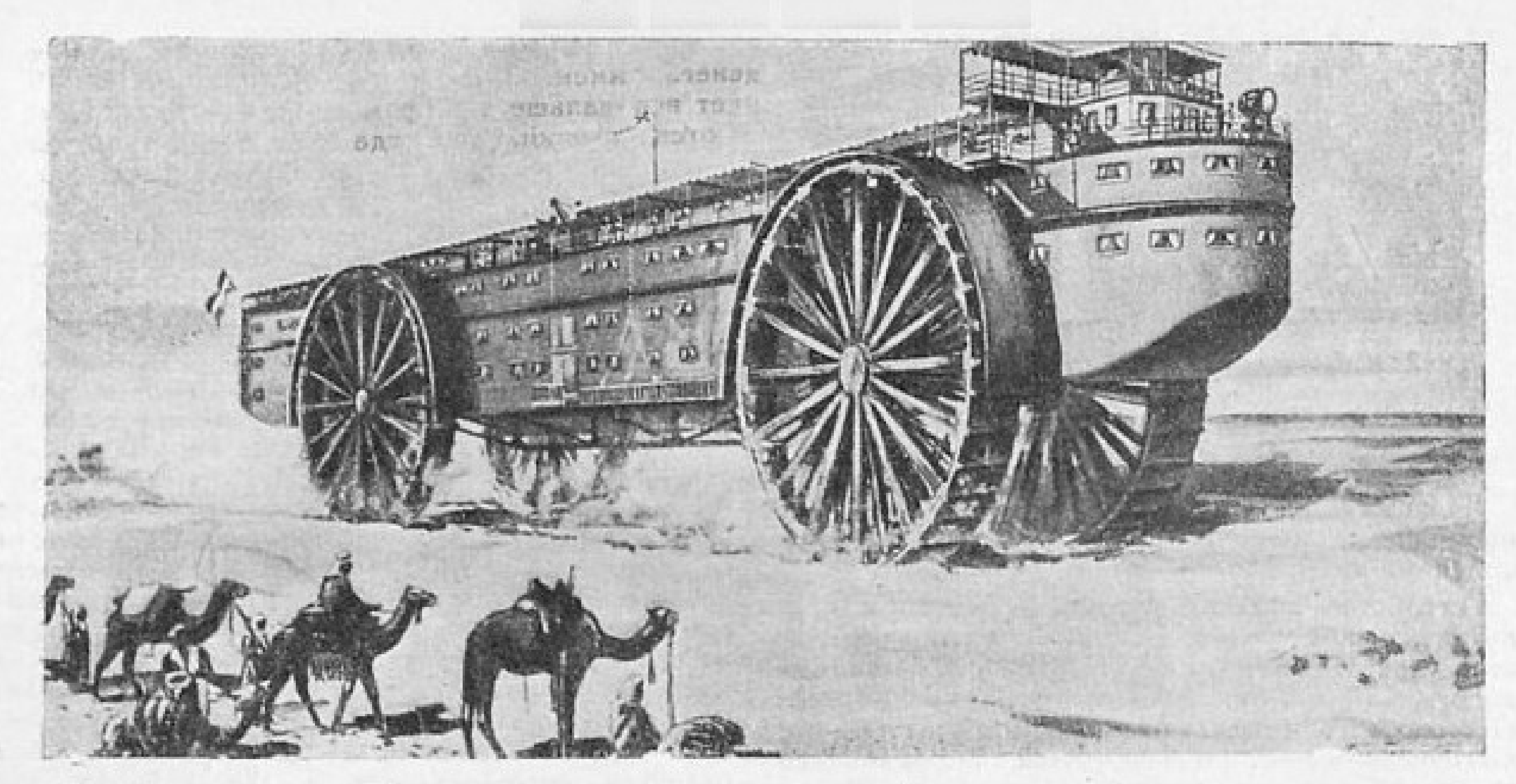
Все опыты и наблюдения, производившиеся над постройкой и эксплоатацией ледяных дорог в СССР различными учреждениями и ведомствами, законченные какими-то отчетами и сводками, хранятся в этих самых учреждениях, покрываясь неизбежной ведомственной тайной. Некоторые учреждения опубликовали в журналах статьи по поводу ледяных дорог (см. „Лесопромышленное дело" за 1928 год, №№ 2, 4, 10), имеется несколько печатных брошюр на эту тему, но до сих пор еще нет единицы, которая фактически сосредоточивала бы данные всех опытов этого вида транспорта по всему СССР и отчетные данные о заграничных лесных перевозках. В настоящее время собиранием таких данных занялся „Трансстрой" (организация, изучающая и осуществляющая всевозможные виды транспорта), имеется также „Управление опытными станциями по механизации лесозаготовок при ВСНХ", но мы считаем, что сейчас настало время обратить общественное внимание на это новое дело и вынести его на обсуждение более широких масс лесозаготовителей и практических работников лесотранспорта.

Идея ледяных дорог, имеющая более чем тридцатилетний возраст в Америке, давшая там и в других северных странах реальные экономические результаты, должна стать одним из дополнительных рычагов индустриализации нашего Союза.

Инж. К. Высоцкий



Простой прибор, в виде деревянного треугольника, применяемый для уборки снега с полотна ледяной дороги



„Кораблями пустыни" называли в течение веков верблюдов, перевозивших на своем горбу путников и их багаж через пустыню. Развитие автомобильного сообщения через Сахару создало в фантазии немецкого художника машину, которая, несомненно, имеет больше прав называться „кораблем пустыни". Такой машинизированный „корабль пустыни" должен состоять, по проекту художника, из 4 этажей и быть снабженным всевозможными удобствами для защиты пассажиров от зноя и песков

НИК. ПОГОДИН

АВТОДОРИЗОВАННЫЙ ТАРТАЛЬЩИК

Очерк

ЭТО теперь произносим мы совершенно механически (как раньше употребляли слова „дай, боже"), говоря:

— Мы некультурны.

Цели такие слова не достигают. Вместо того, чтобы горевать, сознавая свою некультурность, мы даже, как будто с известным утешением, говорим, что ж де поделаешь, мы народ некультурный, а потому с нас и спросить нечего.

Скажем, речь идет об Америке, об ее автостроительстве, об ее остроумнейших приспосабливаниях мотора в автомобиле, мотоцикле или тракторе для целей совершенно неожиданных — какое же заключение сделают у нас по этому поводу? Во-первых, будут подолгу удивляться, а во-вторых заявят:

— Ну, так ведь то же Америка...

— А мы?..

— Мы — страна некультурная.

Отсюда — великая наша косность. В Казакстане из-за бездорожья, из-за отсутствия транспорта могут остаться с осени до наступления сухих летних месяцев сотни тысяч тонн хлопка, пошатнуться планы текстильной промышленности, но ассигновать лишний десяток тысяч рублей на дороги — не ассигнуют, но купить полдюжины грузовиков — не купят, хотя убытки от задержки хлопка в десять раз превысят такие затраты.

Но вот наблюдал я, как работает нефтяной трест „Азнефть". Вообще, как известно, „Азнефть" подошла вплотную к той черте промышленных достижений, которую принято называть американским уровнем.

Здесь выработался уже какой-то совершенно новый тип хозяйственника и инженера. Они спокойно и смело берут американские образцы и вводят их у себя. Рассуждения о некультурности, о мистических русских препятствиях всему новому здесь считаются неуместными. Они, например, гудронировали при мне, прошлым летом, и без того прекрасное балаханское шоссе. По дорогам „Азнефти" развито колоссальное авто-движение, и они находят, что дороги, залитые гудроном, ровные как паркет, в десять раз экономичнее, чем образцовое, но простое шоссе, выложенное булыжником.

И вот, когда я встретил автодоризованного тартальщика, то, надо признаться, протер глаза. Скажите, пожалуйства, как можно увязать с идеями общества „Автодор" известный всем тартальный способ добычи нефти? Что общего между желонкой и трактором? Каким образом трактор может обслуживать недра?

Тартание, как таковое, теперь упразднено. Его заменил американский глубокий насос. Но глубокий насос, время от времени, нуждается в помощи желонки. Основная беда — пески. Они засоряют насос, парализуют действие фильтров, и тут без желонки никак не обойдешься.

Спрашивается — что же делать? Рядом с насосом держать все тартальное оборудование с шестидесятисильным двигателем? Насос работает даже на трехсильном моторе. И групповой центральный привод с двигателем в шестьдесят сил качает до сорока насосов. Иначе говоря, целый промысел работает на одном двигателе. К чему

тогда все эти высокие завоевания, если у каждой скважины надо ставить резервное, огромное и дорогое желоночное устройство?

Задачу блестяще разрешает трактор. На тракторе устраивают тартальный барабан и сажают тартальщика. Вот и все. Тартальщик путешествует по промыслам. Он прибывает к „больному" насосу, укрепляет трактор и через дугообразную мачту, канатом, извлекает насосины трубы спущенные до дна забоя, а затем своим барабаном, движимым мотором трактора, растартывает скважину, и тем же порядком опускает насос и трубы и едет дальше. Вот вам и вся Америка.

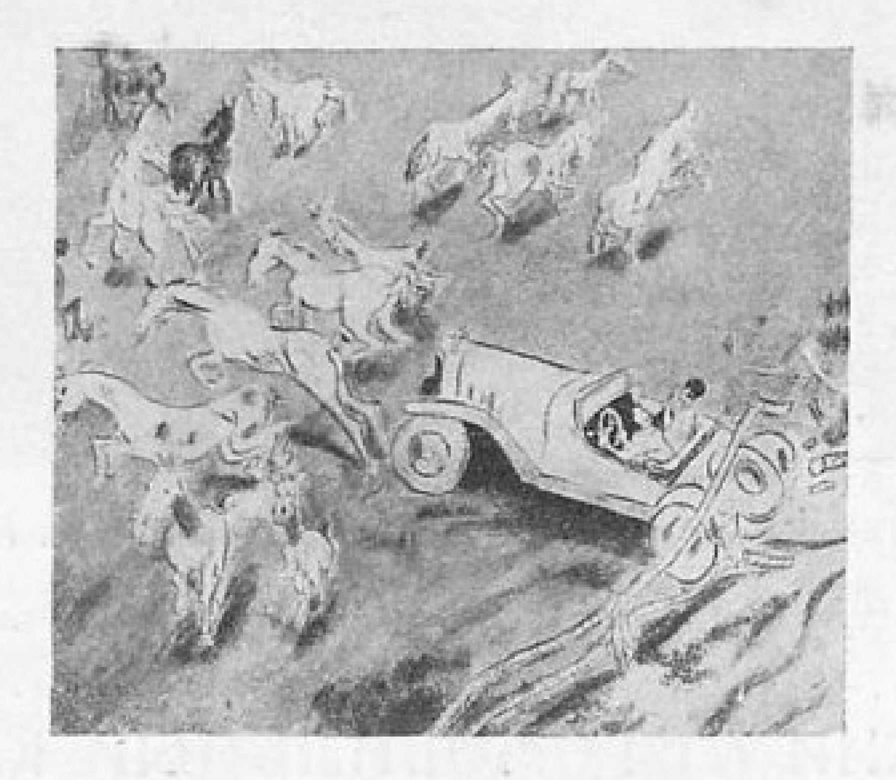
Совершенно просто! Изумительно рентабельно! Изумительно легко!

Не нужно вышек. Не нужно абсолютно ничего... Тот, кто хоть немного знает нефтяную промышленность, поймет, какой эффект дал трактор. Теперь невозможно представить себе, как можно обойтись без трактора. Он сохраняет сотни миллионов денег... именно сотни миллионов. „Азнефть" идет все дальше. На промыслах не только снимаются вышки, там где не предполагается дальнейшего бурения, но даже мачты для тартанья делают передвижными. К ним пристраивают пару колес, и тартальщик едет уже, так сказать, со своей вышкой. Но давно ли многие нефтяники не могли представить себе ничего подобного. А рассказы об американских достижениях вызывали привычное наше:

— Но ведь то же Америка.

А сколько возможностей может раскрыть трактор! Сколько интереснейших нововведений могла бы найти наша промышленность при деловом отношении к нему! А те тракторы, которые мы уже имеем, разве они использованы до максимума, разве они служат так, как в Америке? Конечно, нет... и еще раз нет и нет.

Ник. Погодин



Сорок лошадей против четырнадцати...
(Немецкий юмор)

НА ОДНОМ КОЛЕСЕ...

Каким бы вы трактом не пытались в'ехать в Ярославль,—Пошехонским, Угличским или Даниловским,— везде одинаково скверно.

— Эх,—думаешь,—Автодора на вас нет! Но это ошибка. Автодор есть, и довольно популярный. Правда, популярность ярославского Автодора достигнута весьма сомнительным путем. В течение прошедшего лета он чуть ли не каждое воскресенье устраивал футбольные матчи и в качестве бесплатного приложения к ним мото-велогонки, плохо с'организованные.

Ярославцы об Автодоре знают, но, главным образом, как об устроителе футбольных состязаний летом и организаторе вечеров с танцами зимой. Незавидная популярность!

Ругать за это особенно сильно нельзя. В конце-концов развертывание работы упирается в средства, а их у ярославского Автодора не так уж много. И понятно, что Автодор бросается во все стороны, чтобы добыть деньги.

Несмотря, однако, на то, что главное внимание руководителей Автодора обращалось на изыскание средств, кое-какая работа все же проделывается. В городе имеется 11 автодорских коллективов насчитывающих до 400 членов. Организованы шестимесячные автомобильные курсы на 45 чел. На курсах подавляющее большинство (70%) рабочих с производства. Интерес к курсам исключительный. В ближайшем будущем слушатели перейдут уже к практической работе. В коллективах работает 3 авто-кружка, четвертый организовывается.

Если с первой половиной своей работы Автодор кое-как справляется, то ко второй он еще не приступал. До сих пор Автодор принял лишь поверхностное участие в разработке дорожной пятилетки. И все!

Между тем в ярославской губернии весьма благоприятные условия для того, чтобы заняться практической работой по дорожному строительству. В ряде районов губернии есть села—центры крупных товарных районов. Но здесь, из-за отсутствия дорог одна только кооперация тратит десятки тысяч рублей на доставку товаров к станции и обратно. А между тем несколько хорошо с'организованных субботников по подвозке материалов дали бы возможность приступить к замощению дороги. В ряде мест нужен только организатор, чтобы начать это дело. Таким организатором может и должен быть Автодор.

Альвит

АВТОДОРОВЕЦ! ПРИВЛЕК ЛИ ТЫ НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ И ПОДПИСЧИКОВ К СВОЕМУ ЖУРНАЛУ?



Организованный при участии МАК международный пробег 1925 года

А. КРУПНОВ

МОСКОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ КЛУБ (МАК)

ЦЕЛЫЙ день по бесчисленным улицам красной столицы мчатся автомобили разных форм и цветов — „Форды", „Фиаты", „Мерседесы", „Ситроены", „Роллъс-Ройсы". Рядом с ними — сотни легких „такси" и грузных автобусов, развозящие ежедневно десятки тысяч пассажиров.

Закончен трудовой день на фабрике и в учреждении, но автомобили, вперив в темноту яркие фонари, продолжают свои рейсы по городу до глубокой ночи. Основная масса шоферов, однако, уже свободна. Едва успев немного освежиться, шофер идет в свой клуб.

Мосавтоклуб—единственный клуб шоферов в Москве—приютился во 2 Доме Советов. Зайдите сюда вечером и вы увидите „людей, которые ездят". Побывайте на заседаниях правления авто или мотосекции клуба и вы узнаете, чем живет и интересуется шофер-моторист.



МАК производит испытание машин на проходимость

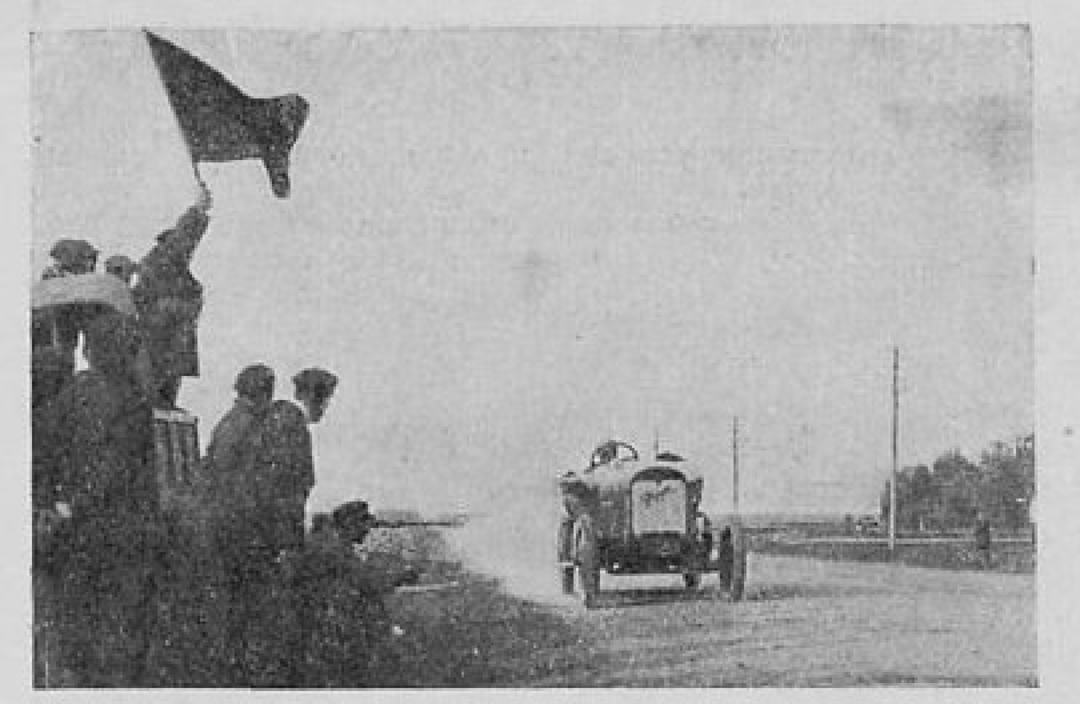
Работники автомобильного дела хотят повысить свою квалификацию. Кроме организованных клубом различных курсов и лекций, на помощь шоферу-мотористу приходит библиотека клуба. 6 тысяч названий различных книг по авто-делу, механике, машиностроению и т. п., 30 названий иностранных журналов по автомобильному и мотоциклетному делу,—все это к услугам членов клуба.

Много шоферов посещают курсы английского языка. Лозунг — „иностранные языки в массы"— имеет для шофера большое значение. Одни иллюстрации в иностранных журналах его уже не удовлетворяют, он хочет подробно ознакомиться с заграничной авто-техникой. Здесь в МАК'е, автоработники обсуждают все интересующие их многочисленные вопросы, начиная от мелочей (как получить номерной знак?) и кончая наболевшими вопросами регулирования уличного движения, получения лицензий и т. д.

...Московский автомобильный клуб возник в марте 1923 г. по инициативе ЦК союза транспортных рабочих и небольшого актива автоработников.

Основные задачи Мосавтоклуба, со дня его возникновения, заключались в об'единении наиболее активных работников авто-дела, от высоко квалифицированного специалиста - инженера до рядового рабочего-шофера, вокруг идей содействия развитию автотранспорта и на ряду с этим повышения технической квалификации шоферской массы. Мосавтоклуб провел большую работу в деле развития советской автомобильной общественности. По его примеру и при его непосредственном содействии возникли подобные автоклубы в Ленинграде, Харькове, Киеве, Одессе, Симферополе, Тифлисе, Ростове и других городах.

Как Московский, так и другие автоклубы при возникновении Автодора, принимали активное участие в его организации и являлись инициаторами создания в городах отделений общества, составляя вначале его актив. В настоящее время члены Мосавтоклуба являются наиболее активными работниками всех секций Автодора.



МАК проводит километровую гонку автомобилей

Мосавтоклуб насчитывает до 3.000 членов (шоферов, мотористов, инженеров, техников, механиков и др.). Основные секции клуба: автомобильная, мотоциклетная, велосипедная, водомоторная и вновь организуемая дорожная секция.

Наиболее мощная из них—автосекция об'единяет до полутора тысячи человек. В составе секции имеется до 40 инженеров и механиков, которые входят в руководящее бюро. При автосекции вновь организуется подсекция тракторного и зимнего хозяйства. Основная работа автосекции заключается в устройстве лекций научного характера, докладов, еженедельных заседаний с активом. Докладчиками обычно выступают инженеры — члены секции, побывавшие за границей.

В летний период автосекция устраивает испытания автомобилей с научно-технической стороны. Все новые машины, прибывающие в Москву, секция Мосавтоклуба учитывает и через соответствующие учреждения добивается участия их в пробеге для испытаний, после чего о них дается отзыв.

Для повышения квалификации шоферов автосекция открывает пятимесячные повышенные курсы шоферов на 60 чел., хорошо знающих автомобиль, но не имеющих теоретических познаний. Кроме того, секция задалась целью изучить быт авто-работников и историю автомобилизма в России, собирая материалы от старых шоферов.

Мотосекция Мосавтоклуба насчитывает 433 человека (из них 50% рабочих). Научно-техническая часть секции провела ряд испытаний на экономичность городской езды, испытание спортивных моделей мотоциклов, проработала ряд технических вопросов пробегов, в частности последнего пробега 1928 г. Москва — Ленинград —Москва, в котором участвовали в большинстве члены Мосавтоклуба.

Мотосекция приняла также участие в 15 скоростных открытых состязаниях в составе 327 членов. На 4 мото-состязаниях спартакиады участвовало 86 членов секции, заняв 38 классных мест из 58 и установив 30 новых рекордов (из 50).

Помимо приобретенных для членов Автоклуба мотоциклов, мотосекция предполагает ввести из-за границы в 1928/29 г. еще 30 машин. Поднятый Мосавтоклубом вопрос через Центральный Совет Автодора о 50% скидке на номера для членов автоклуба, Моссоветом уже разрешен в положительном смысле.

Остальные секции (вело-, авто- и водомоторная) ведут работу, главным образом, летом на станции автоклуба и на Москве-реке. В 1927 году водомоторной секцией впервые проведены состязания водомоторных лодок. Мосавтоклуб имеет свой учебный автомобиль, 3 мотоцикла, 2 водомоторные лодки и 1 авиетку.

Вся технико-просветительная работа клуба в значительной мере содействовала развитию и поднятию квалификации авто-работников. На заседаниях правления Мосавтоклуба ставился и ставится ряд практических вопросов эксплоатации автотранспорта. После проработки они получают практическое разрешение и применяются в работе гаражей.

За время существования Мосавтоклуба его члены принимали активное участие во всех авто-мото-пробегах в качестве организаторов, водителей и т. д. Крупные автопробеги, напр., I всесоюзный в 1923 году и Международный в 1925 году, были обслужены, главным образом, Мосавтоклубом.

Разрешение вопроса о переходе всех автоклубов в Автодор должно еще более усилить связь клубов с общественностью. Автоклубы (в частности, Московский) станут тем резервом, который необходим Автодору в его работе. Кадры квалифицированных автомобилистов будут использованы в качестве руководителей автокружков, инструкторов-водителей в ячейках Автодора и пропагандистов автомобилизма среди широких масс трудящихся.

Советская общественность должна усилить свое внимание к вопросу организации и расширения сети автоклубов.

А. Крупнов



Иностранные машины перед пробегом 1925 года



Транспорт в Сибири 35 лет назад. „Именитые" купцы по дороге на Ирбитскую ярмарку меняют лошадей на почтовой станции
Фото Дедюгина (1892 год)

ДАЙТЕ АВТОМОБИЛИ на ЛЕНУ!

Огромный Ленский район — вся Якутская ССР, Ленские прииски и целый ряд отдаленнейших приисков Ленского бассейна,— пространство с половину Европы, — не имеет никаких под'ездных путей, кроме Лены и ее притоков. Но и сама Лена отстоит от железнодорожной сибирской магистрали на 250—300 километр. К Лене ведут 6 трактов — почти все на одинаковом расстоянии от нее.

Грузооборот по всем трактам на Лену составляет 75 тыс. тонн, и из них на один только Якутский тракт падает 50 тыс. тонн—две трети всех грузов на Лену.

Все это огромное количество грузов приходится переотправлять в течение 4 месяцев навигации, и за скорейшее отправление грузов, иногда не успевающих попасть на пароход за период навигации, идет страшная борьба.

Перевозкой всей массы грузов занято до 15 тыс. возчиков-крестьян. За перевозку они берут 12—16 руб. с тонны. С увеличением общего веса отдельных частей груза значительно повышается и стоимость перевозки — до 610—730 руб. за тонну.

Хотя Якутский тракт находится в далеко не блестящем состоянии и требует капитального ремонта, но все же он — лучше всех остальных, и перевозка грузов возможна по этому тракту не только на лошадях, но и механической тягой.

* * *

Для автотранспорта здесь большие возможности. Но за восемь лет работы автотранспорт еще не в состоянии конкурировать с крестьянской подводой. Это странно потому, что крестьянская подвода берет поклажу максимум в $^3/_4$—1 тонну и для нормального перехода с грузом в Качуг (250 км.) требует 8 дней, почти столько же для возвращения обратно, и крестьянин не может сделать больше двух рейсов в месяц; между тем грузовой автомобиль берет груза в десять раз больше и число его рейсов доходит до семи в месяц.

Автотранспортом здесь располагают: почта,— перевозящая на своих 3-х автобусах только почту и пассажиров, концессия, перевозящая только тяжелые грузы на собственных тракторах (их 4), и иркутское отделение Автопромторга, начавшее эту работу еще с 1920 года.

В первые пять лет — до 1925 года — работа Автопромторга не получила серьезного развития. Высокая провозная плата втрое превышающая плату, взимаемую крестьянами и крайняя малочисленность машин делали перевозку грузов на автомобилях Автомпромторга предметом особой роскоши при необходимости особо срочной доставки.

С 1927 года Автопромторг поставил на этот тракт еще две машины, и стоимость перевозки была снижена до 85 коп. В 1928 году число машин было еще увеличено на две, и „наконец" достигло.. 14 машин, из которых 3—4 систематически стоят из-за порчи. Но какое значение имеют эти „уже 14 машин" (на восьмом году работы) для тракта, по которому за 4 месяца должно быть переброшено почти по миллиону кг. грузов в месяц? Для полной механизации транспорта требуется не меньше 200 машин.

До сих пор автотранспорт здесь играет незначительную роль. Автопромторг продолжает взимать вдвое более высокую плату, нежели крестьянин-возчик, и у Автопромторга осталось чистой прибыли (за покрытием даже расходов на ремонт машин) до 28 тыс. рублей при валовой прибыли в 49 тыс. рублей за 4 месяца. Это—с перевозки всего лишь 250 тонн грузов и 7 тыс. пассажиров.

Иркутское отделение Автопромторга, а может быть и Сибуправление, даже центр, не подходят к механизации транспорта на Якутском тракте с должной серьезностью, не учитывают огромных возможностей работы. Вот уже 9-й год здесь только играют в автотранспорт!

Иркутск

Б. Перлин

АВТОДОР в КАРИКАТУРЕ

ПЕРЕД ДОРОЖНЫМ ВОПРОСОМ

(Почти по Репину)

Рис. П. Белянина



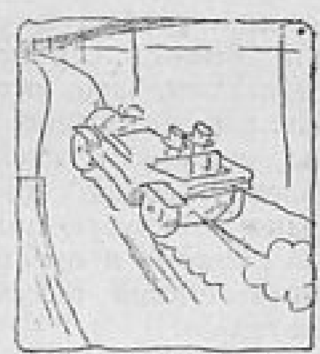
ЛЕЖАВА — ОСИНСКОМУ (*ходилая*) — Какой простор!

(«Крокодил»).

АВТОДОР — ЧАСТУШКИ



Раскрывай, ребята, ушки,
Да мозгами покрути:
Пропою я вам частушки
Про дороги, про пути.



Ты Америку не трогай,
Там особые места:
Там с хорошею дорогой
Чуть не каждая верста.



А у нас, куда ни глянь,
Не дороги — просто дрянь
Доберешься до шоссе
Об едином колесе

Мой миленочек повез
Продавать в Москву овес,
Нагрузил два фунтика
По причине грунтика.



Обучл меня задор,
Запишусь я в автодор,
Буду по строительству
Помогать правительству.

(«Пушка»).

Пушкин и... Автодор



Т. ЛЕЖАВА: Любезный Пушкин, сбавьте срок, мы, большевики, надеемся сделать все значительно скорее!»

(«Вечерняя Москва»).

КЛАССИКИ ДО-АВТОДОРОВСКОГО ПЕРИОДА

Рис. К. Рогова

Тов. Лежава на съезде Автодора сказал: «Одного до сих пор не хватает Автодору, — у нас нет поэзии, которая воспела бы дорогу». Мы надеемся, что, прочитав извлечения из некоторых классиков, т. Лежава изменит свой взгляд на русскую поэзию.



«По дороге зимней скучной...»

Пушкин.

А летние дороги разве в то время были веселей?



«Выхожу один я на дорогу...»

М. Лермонтов.

А если бы в те времена на дорогу выходили коллективно, — у нас теперь были бы хорошие шоссе.

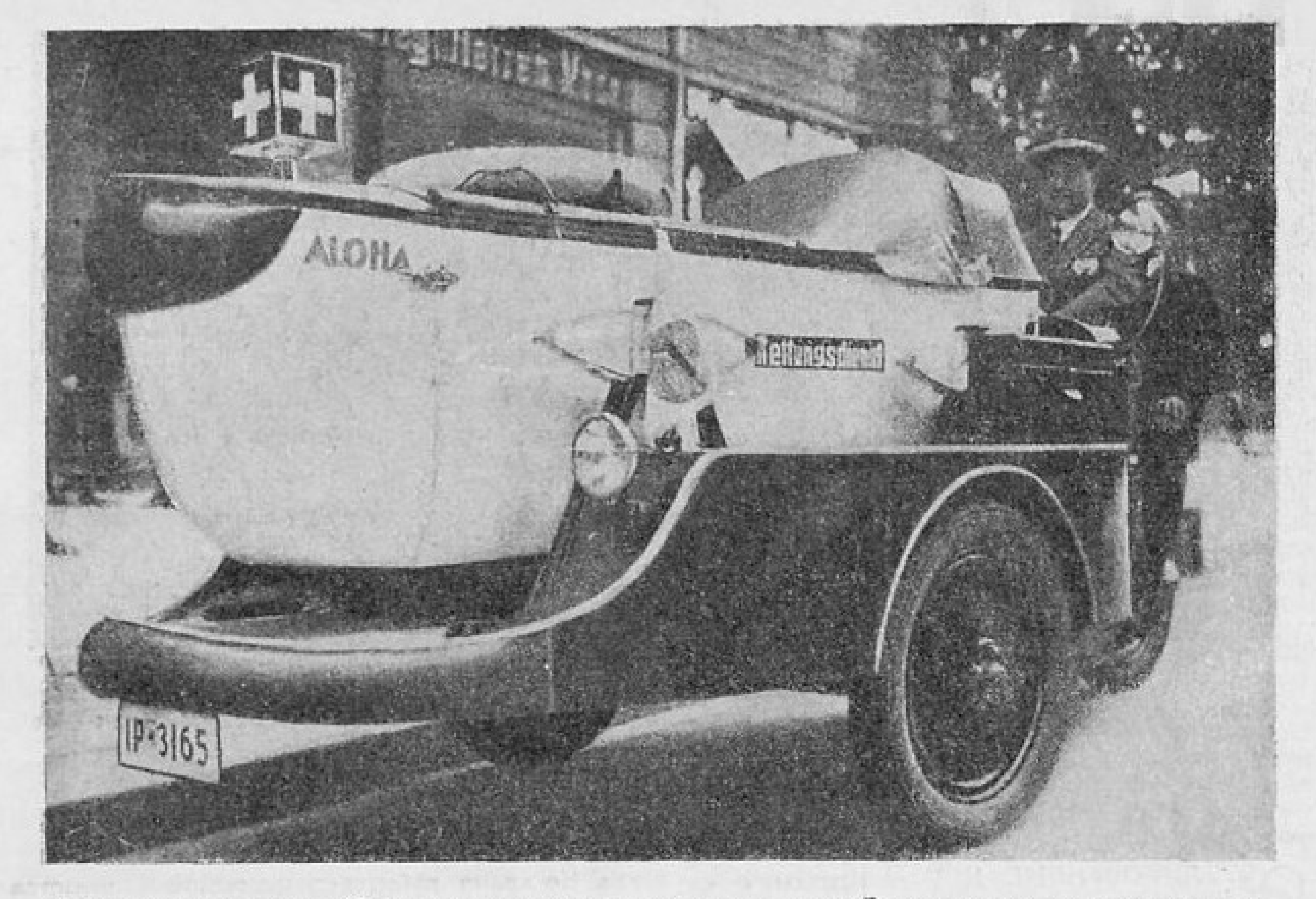


«Но, увы, нет дорог к невозвратному...»

А. Кольцов.

Вот это — правильно!

(«Смехач»)



Мотоцикл-лодка. *Интересен новый тип изобретенного на Западе спасательного экипажа, который состоит из моторной лодки, монтированной на специальном трехколесном мотоцикле. Лодка снабжена носилками и набором медикаментов. Подобный агрегат пригоден для спасания как на воде, так и на суше*]

КАК ОБУЧАЮТ УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ в ГЕРМАНИИ

В ГОРОДАХ Германии много шоферских школ. Обучение управлению автомобилем развивается чрезвычайно широко. Многочисленные автомобильные мастерские в городах и сельских местностях позволяют управлять машиной, не вникая даже в устройство мотора.

Шоферские курсы в Германии—частные; много курсов организовано автомобильными фирмами. Индивидуальное обучение стоит 225 марок за весь курс; групповое (по 6 человек)—175 марок. Обучение продолжается до тех пор, пока не будет сдан экзамен. По полицейским правилам (руководство обучением управлению находится в руках полицей-президиума), после провала на экзамене, можно снова держать экзамен только через 6 недель.

Перед поступлением на курсы нужно пройти врачебный осмотр у городского врача; это стоит от 15 до 18 марок.

Экзамен на право езды в Берлине сдается в высшей технической школе; экзаменует правительственный инженер. Экзамен состоит из технической части и езды. Экзамен стоит 15 марок.

Таким образом, обучение управлению авто-машиной обходится приблизительно в 260 марок при индивидуальном обучении и около 210 марок—при обучении коллективном.

На экзамене спрашивают, главным образом, правила езды и—на память — название улиц первого разряда. В Берлине три разряда улиц. Первый разряд—главные улицы, на которых от 3 до 7 часов дня автомобили не имеют стоянок. Ссадив пассажира шоферы должны от'ехать сейчас же к местам стоянки на других улицах, но могут взять пассажира и во время езды по улице 1 разряда, не заворачивая на другую сторону.

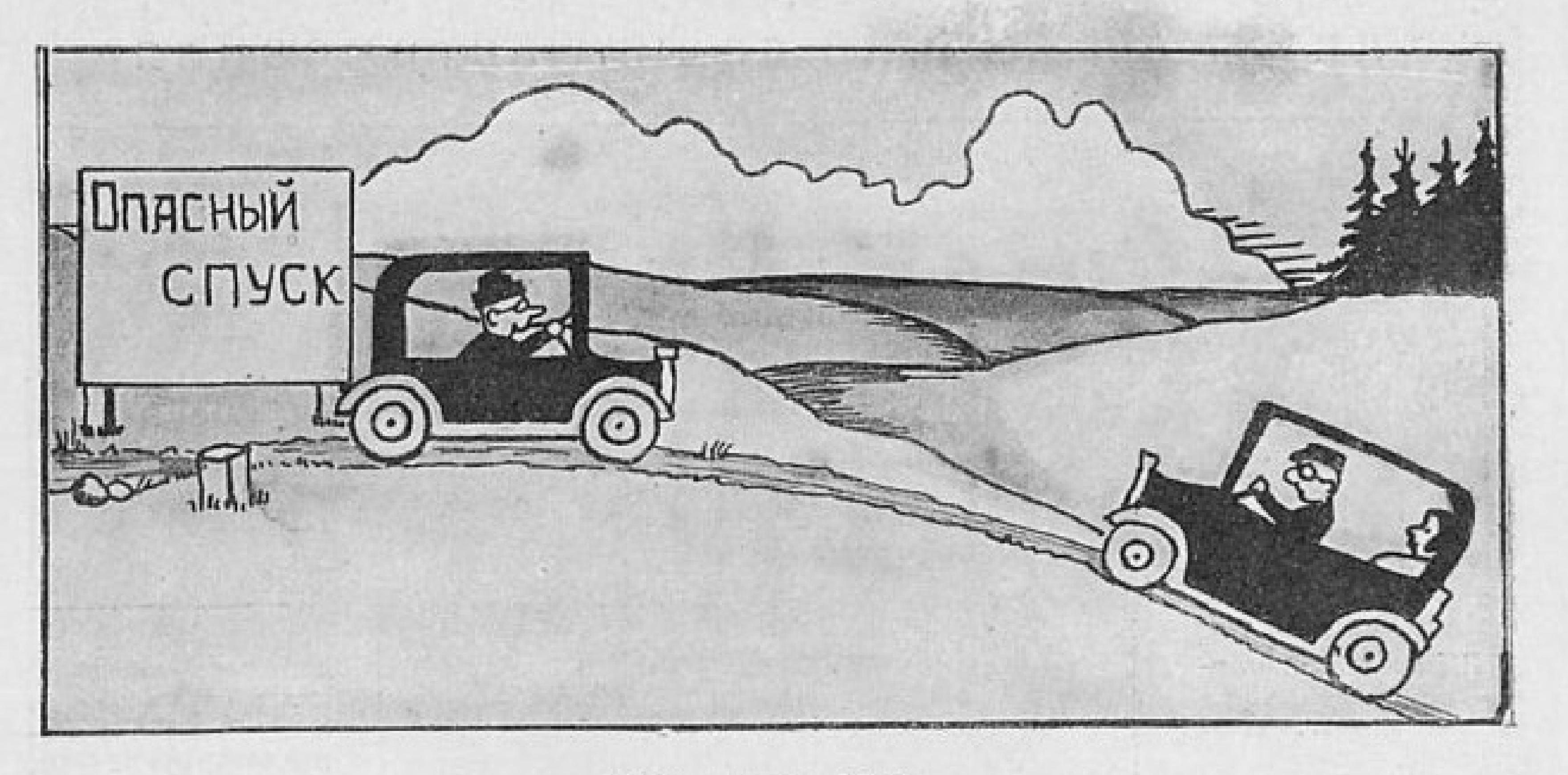
На курсах шоферов—два урока в неделю—теоретический и практический, заключающийся в езде по городу в течение 20 минут. (Кстати, как поставлено это дело в Москве)?

Во всей Германии действует одно правило: если лицо, имеющее право управления машиной, лишено его за нарушение правил уличного движения, берлинский полицей-президиум немедленно получает об этом извещение (либо сам лишает этого права) и в свою очередь рассылает его в другие города по запросам местных полицей-президиумов. Это сделано в интересах населения, и ни одно лицо, лишенное права езды, например, в Берлине, не может получить разрешения управлять машиной в Дрездене.

В Берлине много прокатных контор, в которых можно брать автомобиль на время. Пользование машиной (с шофером или без шофера) стоит от 3 до 6 марок в час за 4 — 6-местную машину.

М. П.

ОТДЫХ АВТОДОРОВЦА



Задача № 1
Вверх и вниз

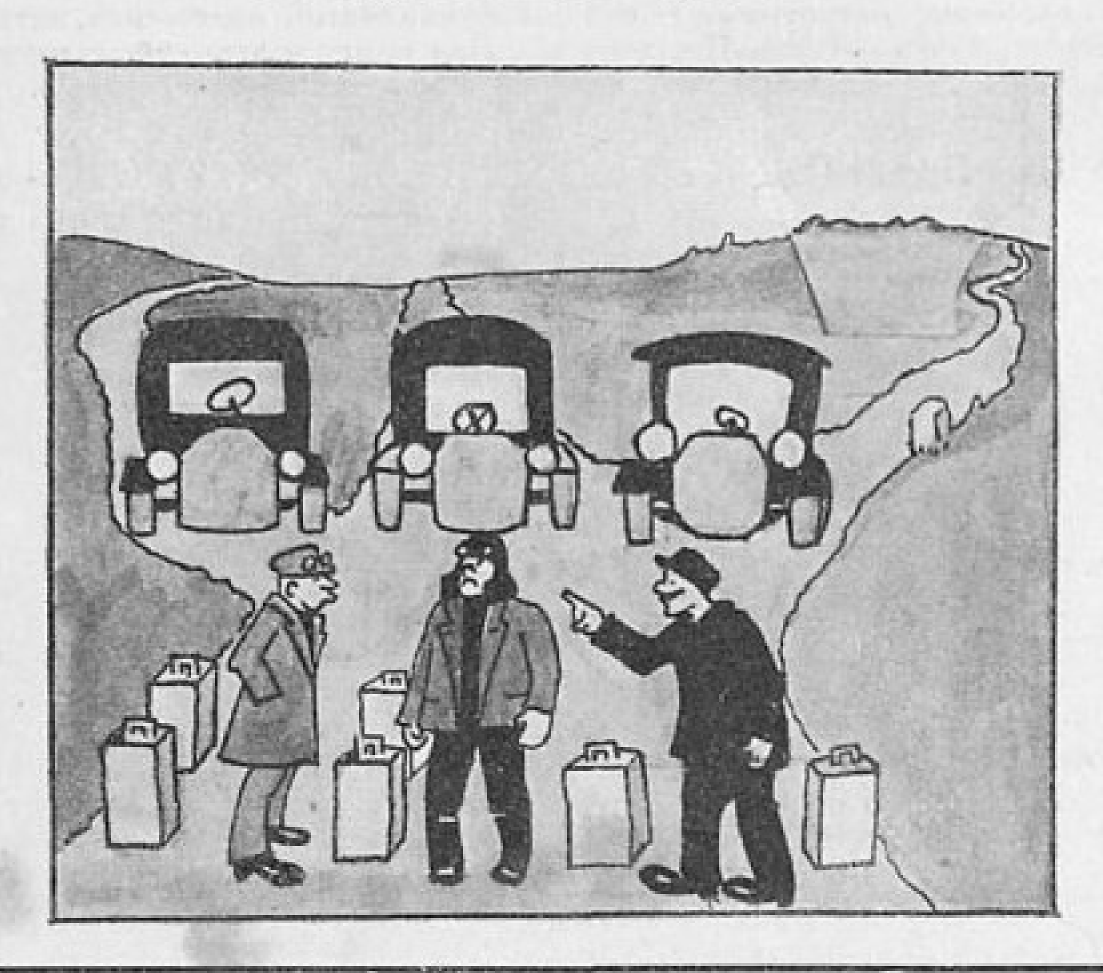
Шофер отправился испытать новую машину. Вернувшись, он об'яснил свое долгое отсутствие тем, что по дороге ему попался крутой под'ем, который машина брала с „рекордной" скоростью— 5 километров в час. Взобравшись на гору, он скатился с нее со скоростью 45 километр. в час.

Если поверить шоферу, что под'ем и спуск заняли у него два часа, то спрашиваем мы у читателей „За Рулем": какой длины был встретившийся под'ем?

Задача № 2
Затруднения в дороге

Три шофера встретились в дороге. Все трое, уже проделали большую часть прогона и теперь чрезвычайно нуждались в горючем, чтобы благополучно прибыть к цели.

С трудом им удалось достать 7 бидонов бензина. От прежних запасов оставалось 7 бидонов, наполненных лишь наполовину и 7 пустых. Таким образом, в распоряжении встретившихся были 21 бидон — полные, полупустые и пустые.

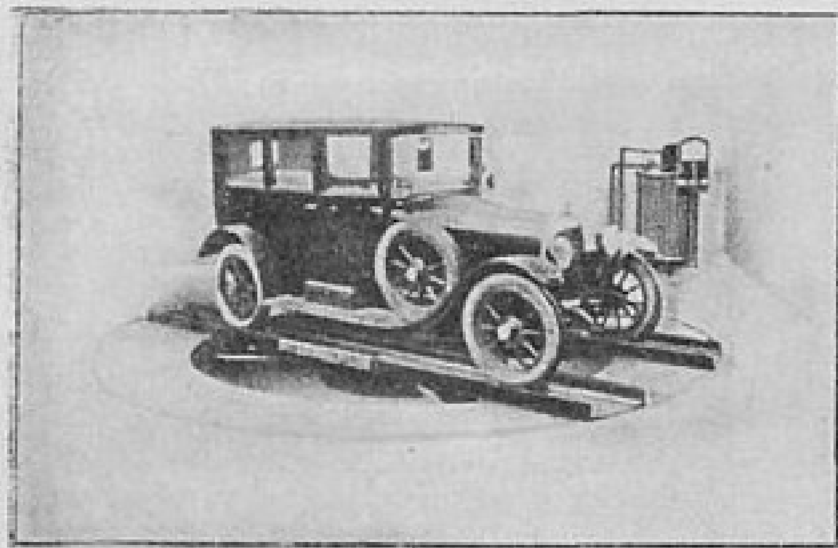


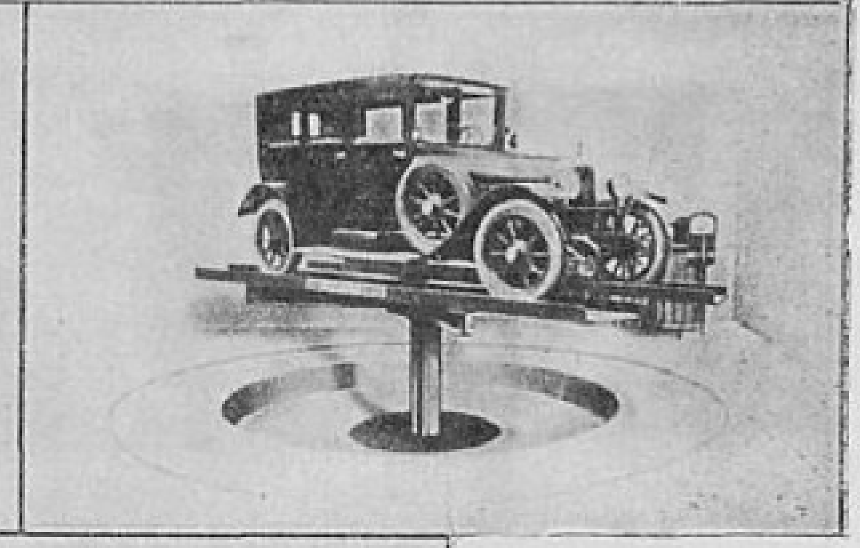
Шоферам предстояло раз'ехаться в разные стороны и поэтому, как хорошие товарищи, они хотели поделить свой бензин на совершенно равные части. Подумав, они решили разделить 21 бидон так, чтобы каждый получил поровну как бензина, так и бидонов.

Как, по мнению наших читателей, нужно было этим шоферам распределить полные, заполненные наполовину и пустые бидоны?

Вводя с этого номера „Отдых автодоровца", редакция просит читателей высказать свое мнение об этом отделе

АВТОМАТИЧЕСКИЙ ПОД'ЕМ АВТОМОБИЛЯ





Для исправления автомобилей чаще всего пользуются рвом в земле, позволяющим шоферу свободно работать подавтомобилем. Но это неудобно потому, что требует целой системы освещения, чтобы можно было видеть все детали машины. Поэтому в последнее время все чаще прибегают к приспособлениям, поднимающим автомобиль и делающим удобным ремонт машины.

Одно из самых последних изобретений в этой области является особенно остроумным — оно построено на действии сжатого воздуха. Поршень помещается в цилиндре, где давление в 7 кг. дает возможность поднять груз в 2.500 кг., а давление в 8 кг. — поднять груз в 3.000 кг.

Движущей силой служит сжатый воздух.

Поршень поддерживает платформу V-образной формы.

Чтобы установить это приспособление, достаточно прорыть небольшой ров в 3 метра, имеющий в глубине ширину в 0,5 метра.

Управляют этим аппаратом при помощи рычага, которым приподнимают автомобиль, держат его в приподнятом положении, затем опускают.

При помощи этого же рычага автомобиль поворачивается во все стороны.

„ЛЕТАЮЩАЯ" ЛОДКА



За границей сконструирована „летающая" лодка с 6—14 сильным двигателем Ельто.

Лодка делает 60 километров в час и при этой скорости она, от ударов в гребни волн, не меньше чем наполовину вылетает из воды.

Исключительные свойства лодки представляют собой известную опасность для пассажиров, так как при небольшом уклоне лодка может легко уйти под воду, как это произошло с мото-лодкой Ф. Опеля во время последних германских гонок.

НОВЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ ШЛЕМЫ

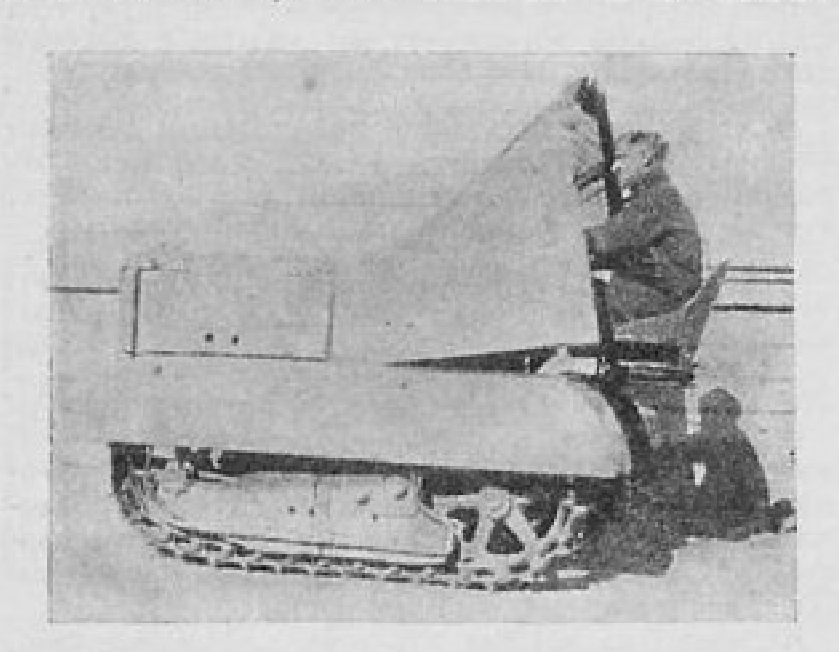
Обычная и привычная для нас форма мотоциклетного шлема сейчас на Западе значительно изменена.

В отличие от старого типа шлема, защищающего только голову и уши, новый шлем предохраняет все лицо водителя, не только от ветра, но и от ударов при падении.

Одновременно шлем дает возможность свободно дышать водителю при больших скоростях.

Наш снимок изображает новый тип мотоциклетного шлема, изготовляемого сейчас на Западе.

ТРАКТОР для РАБОТЫ в ЗАРОСЛЯХ, КАМЫШАХ и в ЛЕСУ

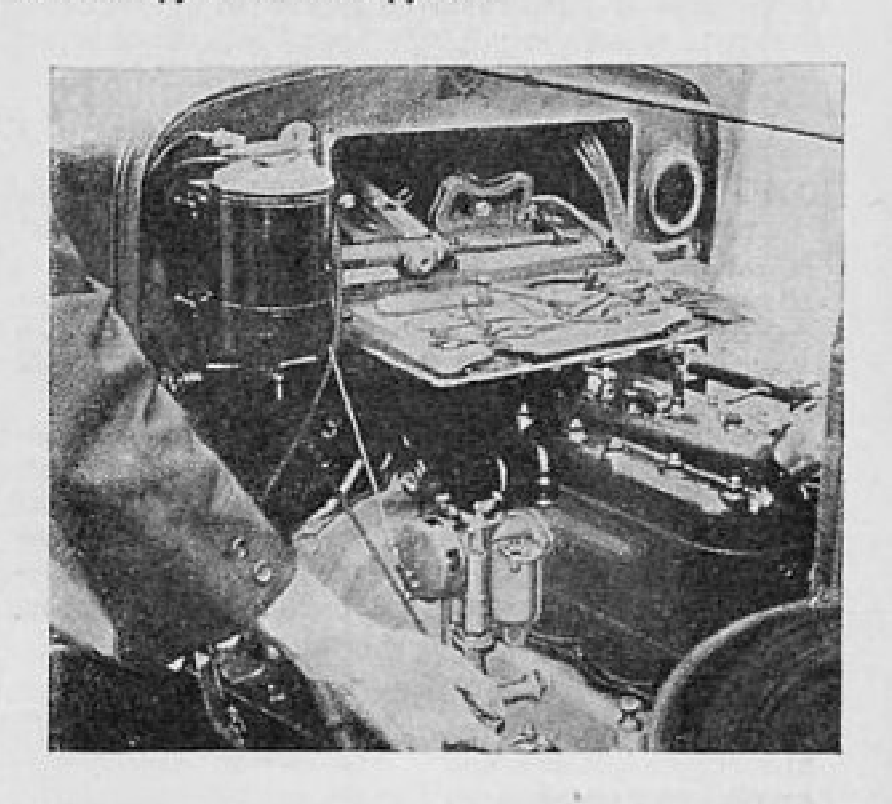


РАБОТА тракториста в зарослях, камышах и в лесу обычно является очень неприятной так как ветки и стебли хлещут по глазам,— водитель же лишен возможности отрывать руки от рулевого колеса, чтобы отвести от глаз и лица ветки и стебли.

Поэтому специально для этих работ на Западе сконструирован новый трактор, в котором особый щит защищает лицо и руки тракториста.

УДАЧНОЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЕ

ВЗАМЕН обыкновенного автомобильного инструментального ящика, помещающегося обычно на подножке автомобиля, в Англии введено чрезвычайно удобное приспособление. Инструментальный ящик устроен с внутренней стороны радиатора, что при наличии откидной стенки-полочки дает возможность шоферу иметь все инструменты под рукой.



ПЯТЬДЕСЯТ РАБОЧИХ ДНЕЙ в ЧАС

На снимке—новая американская дорожная машина, выполняющая в час работу, для которой требовалось бы затратить пятьдесят рабочих дней.

Новая дорожная машина роет рвы и придорожные канавы шириной в сорок сантиметров и глубиной в один с четвертью метра.

ГЛАЗОМ РАБКОРА-АВТОДОРОВЦА

ЛЕСОВЫВОЗКИ по ЛЕДЯНЫМ ДОРОГАМ

В АНЦИФЕРОВСКОМ участке Севзаплеса нынешней зимой устраивается лесовозная дорога с тракторной тягой; впервые вывозка леса будет производиться колонной тракторов из 15 машин.

В настоящее время ведется подготовка ледяной дороги; уже произведена раскорчевка леса на протяжении 25 километров. Идет постройка речных мостов, гаража и мастерских. Для поливки дороги прорываются колодцы.

Все эти работы заканчиваются в январе; при благоприятной погоде тут же начнется вывозка лесоматериалов.

В таких размерах дело механизации вывозки лесоматериалов ставится у нас впервые. Оно должно заинтересовать как общественное мнение, так и соответствующие организации.

Ст. Анциферово, Мга-Рыбинской ж. д. *Я. Чиков*

ВЫТАЩИМ из ГРЯЗИ

В № 8 „За Рулем" была напечатана заметка тов. Паровозника „Пропадающие ценности". Могу привести подобный же яркий пример.

Краматорская (Донбасс) имеет крупные машино-строительные и металлургические заводы, на которых работают 10 тысяч рабочих. И... весь район со всем населением утопает в грязи.

Нет ни одной сухой улицы или площади. Базар — сплошное болото. Мы, шоферы, работаем здесь по колено в грязи, что отнимает у нас много здоровья и напрасно затрачиваемого времени. За заводом же есть шлак — гора в 20 метров высоты и площадью в несколько километров, на которую ежедневно вывозятся десятки вагонов кирпичного боя — жужилицы, гранулированного и другого шлака. Если этот шлак использовать для замощения дорог и улиц, то мы имели бы хорошо налаженный транспорт.

Несмотря на призыв советского правительства, госучреждения и организации не идут навстречу молодому Автодору. Но через окружное отделение Автодора, окрисполком и наши автодоровские с'езды мы будем толкать тех, кто уклоняется от совместной работы с автодоровцами и вытащим из грязи большой рабочий район!

Краматорская (Донбасс) *Абраменко*

АВТОДОР у РАБОТНИКОВ КИНО

КРУЖОК Автодора на I фабрике Совкино начал работать в октябре 1928 года.

После пяти часов кружковцы собираются в механической мастерской и гараже. Новички заняты изучением теории и слесарного дела; старые кружковцы сами собирают купленный кружком на автомобильном кладбище „Berliet". Месяца через полтора „старикашка" будет собран и молодые автомобилисты докажут на деле, что они работали не впустую. Работа идет дружно, чувствуется желание не ударить лицом в грязь.

Внимательное и добросовестное отношение к работе кружка проявили наши старшие товарищи по автоделу — шоферы фабрики. Они ведут занятия по теории, руководят практической работой по сборке. В дни, когда кружок не занимается — они всегда готовы раз'яснить непонятное, помочь кружковцу советом. Безвозмездная работа в кружке после дня тяжелой работы — это безусловное доказательство их преданности автодоровскому делу.

Москва *М. Максимович*

НЕТ АВТОДОРА, НЕТ ДОРОГ, НЕТ МАШИН

РУТЧЕНКОВСКИЙ рудник — это богатейший рудник Донбасса. В радиусе 10—12 км. он имеет 9 огромных шахт, 2 коксовых установки и большой химический завод. А транспорт—только лошади. Рудоуправление имеет 4 малоисправных автомобиля. Машины были куплены подержанными, а запасные части к ним были других фирм и систем. Если „Форд" находился в ремонте, то к нему закупались запасные части „Фиат", которые по 2-3 года лежали неиспользованными. Покупались старые негодные валы и моторы, и они также бесполезно валяются.

Зав. гаражем под покровительством быв. завхоза делал все это безответственно. Например, у одного частника был куплен автомобиль. Комиссия — по своему незнанию, а старший шофер— боясь лишиться места, подписали акт о пригодности этого автомобиля, хотя он был стар и негоден для работы. Через два дня к этой машине за 120 р. был куплен коленчатый вал, но совсем другой системы. Начали его обточку и в результате — вал лопнул. Лопнули 120 р., а если РКИ заглянет в гараж, то она найдет лопнувшими тысячи рублей.

Рудоуправление внесло пай в сталинский окружной Автодор, но о дорогах совершенно не заботится. Весной и осенью во время дождей приостанавливается почти все движение. Нужный груз, требующий гужевой перевозки, лежит по неделям, ожидая „когда подсушит".

А дороги на Рутченковке можно устроить из шлака, который вывозится на свалку тысячами тонн.

Партийные и профессиональные организации не думают о создании ячеек Автодора на руднике. Рудоуправление должно использовать шлак для постройки дорог и организовать ячейки Автодора на Рутченковке.

Рутченковка, шахта № 31 *Я. Ильин*

АВТОДОР в САПЕРНОМ БАТАЛЬОНЕ

ПОСЛЕ того, как красноармейцы вернулись из лагерей у нас в саперном батальоне организовался коллектив Автодора, в который вовлечено уже до 200 членов — красноармейцев и комсостава.

Из фондового имущества мы получили грузовой $1^{1}/_{2}$-тонный автомобиль, требовавший ремонта. Ремонт производится сейчас самими членами коллектива. С получением автомобиля тяга в Автодор увеличилась.

В каждой роте есть организатор-уполномоченный, который вовлекает в Автодор красноармейцев своей роты, собирает членские взносы и организует занятия. В каждой роте есть 2 секции: дорожная и автомобильная. В дорожной секции главное внимание будет уделено изучению организации работ, устройству всех видов одетых дорог и ремонту их. В автомобильной секции будет изучаться устройство автомобиля, процесс его ремонта и сборки, управление машиной и практическая езда.

Занятия по дорожному и отчасти автомобильному делу будут проводить члены Автодора — командиры и красноармейцы — механики и шоферы. Два руководителя будут прикомандированы из местного механического техникума. В порядке связи мы также будем направлять в другие коллективы своих руководителей и лекторов по дорожному делу.

Ф. Рубенчик

ДОРОГУ КЛИНКЕРУ!

В КОНЦЕ прошлого года было приступлено к замощению клинкером дороги между Сталином и Макеевкой длиною в 12 км. Под'ездные пути замащиваются камнем. Общая стоимость прокладки дороги более 600 тыс. руб.

В ноябре 1929 г. дорога будет готова.

Замощение дороги даст большой толчок к развитию автомобильного движения и соединит два промышленных района.

В. Колпак

Макеевка, шахта „Капитальная"

ОРГАНИЗУЕМ ЯЧЕЙКИ АВТОДОРА

5 ЯЧЕЕК Автодора организовано при учреждениях гор. Тамбова в декабре 1928 года. В стадии организации—ячейки на крупном заводе „Ревтруд" и в частях местного гарнизона.

Молодая ячейка в с. Ржаксе выделила из своего состава трех человек для организации и налаживания работы ячеек в других селах района. 3 ячейки уже существуют; намечено организовать их при каждом сельсовете.

Успешно идет распределение билетов лотереи. По округу распространено их 13 тысяч.

Идеи Автодора начинают интересовать и крестьян. При проведении бесед крестьяне спрашивают: что такое Автодор, каковы его цели и задачи, как вступить в число его членов и т. д.

Все это говорит за то, что успешное развитие Автодора в городе и деревне возможно.

Тамбов

Авто

АВТОДОР в НЕВИННОМЫССКОЙ

В ИЮЛЕ 1928 года в нашей станице организовалось районное отделение Автодора.

Пришлось много поработать, чтобы привлечь население сельских окраин к работе в нашем обществе.

Не имея совершенно средств, заняв деньги, отделение приобрело в Москве два легковых неисправных автомобиля и здесь, в станице, один полугрузовик на ходу.

Приспособленный под автобус полугрузовик и исправленный своими силами один легковой авто, пущены по станице и району.

На другом разобранном легковом автомобиле производятся регулярные занятия по автоделу.

Отделение об'единяет 300 человек, преимущественно молодежи. Из них 10 человек женщин.

Стремление молодежи учиться управлять автомобилем огромно. Нередко видишь как отец — хлебороб-крестьянин, ведет своего сына к нам, платит взнос и живо интересуется будущей нашей работой.

Всколыхнулось и казачество—молодежь. Забывая друга-коня, вековую джигитовку, ребята твердят названия частей мотора и вместо лошади живой, учатся управлять стальным конем.

А. Скорняков



Гараж Автодора в Невинномысской

БАЛТИЙСКИЕ МОРЯКИ в АВТОДОРЕ

Многие из товарищей полагали, что в Кронштадте Автодору делать нечего. Стоило большого труда доказать этим „маловерам", что у нас автомобиль нужен так же, как и всюду, что эта нетребовательная и выносливая машина имеет несомненную перспективу на развитие.

И вот один из моряков т. Краснов, крайне предприимчивый, при поддержке командования своей части, в конце ноября 1928 года организовал коллектив Автодора. Коллектив состоит пока из 120 членов.

Организаторы его намерены в ближайшем будущем создать отделение для всего Кронштадта. Но и теперь ячейка Автодора может гордиться достижениями, которые она имеет.

Для практических занятий приобретен автомобиль и вероятно удастся к лету заполучить еще две машины. Оборудуется авто-кабинет, где уже сейчас работают два авто-кружка по 25 чел. каждый.

В ближайшее время открывается моторно-водная секция, для чего автодоровцам передается катер, требующий, правда, сборки и некоторого ремонта.

Разве всего этого не достаточно, чтобы считать кронштадских моряков надежнейшими друзьями Автодора.

Н. Самсонов



Краснофлотцы изучают автомобиль

КТО НАМ ПОМОЖЕТ?

Центросоюз имеет 12 автомашин, которые обслуживают ответственных работников учреждения.

О восьмичасовом рабочем дне мы, шоферы, и думать забыли, работая столько, сколько бог на душу положит или, вернее, сколько захочет то или иное ответственное лицо.

Но это еще не все. Вечером, по приезде в гараж, каждый должен вымыть свою машину. Моем мы, кстати сказать, холодной ледяной водой, что может повести к серьезным простудным заболеваниям и к преждевременной инвалидности. Под мойку отведена только одна камера. Счастье того шофера, который приедет первым или вторым; остальные ждут по два часа, а то и больше.

После мойки нужно смазать, осмотреть машину—нет-ли каких поломок,—чтобы быть готовым к выезду на завтрашний день.

При заключении нового колдоговора часть шоферов ставила вопрос об освобождении нас от мойки машин, чтобы, таким образом, дать возможность шоферу культурно провести время—сходить в театр или клуб. А то у нас сложилось мнение, что шофер, кроме пивной никуда не поспеет. Но руководители нашего тарифно-нормировочного бюро не посчитались с нашими культурными запросами и поставили нас перед такими драконовскими экономическими условиями, что мы вынуждены были остаться при старом корыте.

А ведь мы также, как и все хотим культурно расти, развиваться политически, чтобы быть полезными гражданами нашего великого Союза. От подобного ненормального положения страдает в особенности партийная часть состава гаража, которая не может своевременно посещать партсобрания и участвовать в проработке различных партийных материалов.

Не говорит-ли все это за то, что этим вопросом нужно заинтересоваться тем лицам, в ведении которых мы находимся, и в ближайшее время исправить описанные недочеты?..

Москва, гараж Центросоюза

Кушаков

ЗА УРАЛЬСКИМ ХРЕБТОМ...

В Тюмени организовалось отделение Автодора. На происходившей в ноябре конференции было избрано правление и ревкомиссия.

Выявилась большая тяга в члены Автодора в районах и в городе. В одной группе Талицких заводов насчитывается уже 150 членов. Завод имеет 2 автомобиля и ячейка приступает к занятиям.

По округу успешно реализуются билеты автолотереи. В районы послана новая партия, которая не могла покрыть всех заявок.

С. Фадеев

Тюмень

Редакция „ЗА РУЛЕМ" сообщает что все требования на билеты лотереи Автодора надо посылать не в редакцию, а НЕПОСРЕДСТВЕННО в Лотерейный комитет Автодора: Москва, Пушечная, 17. Телефонные справки наводить там же по т. 1-11-78.

ПЕРВАЯ ЗИМНЯЯ МОТО-ГОНКА



В ВОСКРЕСЕНЬЕ 13 января состоялись первые в эту зиму мотоциклетные соревнования по маршруту — Москва — Подольск — Москва (54 км.).

В соревновании участвовали 22 человека — цифра рекордная для всех прежних гонок.

В 10 час. 30 мин. на Серпуховском шоссе был дан общий старт первой группе участников — категории мотоциклов с колясками об'емом цилиндров более 650 куб. см.; за ними с интервалами в 3 минуты уходят остальные машины.

На поворотный пункт, в гор. Подольск первый участник приходит в 11 часов, а за ним, с малыми промежутками, приходят и остальные.

Через 55 минут после дачи старта участники соревнования начали прибывать к финишу. Первым ленточку проходит красноармеец Кузьмичев на мотоцикле-одиночке „Харлей-Давидсон" (47-56 с.), обошедший на финише Еффа на мотоцикле той же фирмы с коляской. За ними прибывают и остальные участники гонок. Из 22 гонщиков окончило соревнование 15.

АВТОДОРОВСКАЯ ПЕРЕКЛИЧКА

Ленинград

ВСНХ отпустил „Красному Путиловцу" на этот год 4.500 тысяч руб. на капитальные работы по расширению тракторостроения. На отпущенные средства с весны этого года на заводе начнется постройка двух новых тракторных мастерских — тракторной чугуно-литейной и тракторной кузницы. Выпуск тракторов будет доведен до 10 тысяч штук в год.

Москва

В текущем году на мостовые работы в Московском уезде предполагается израсходовать 300 тыс. руб. против 248 тыс. в прошлом году. К мостовым работам будет широко привлечена инициатива местного населения и использованы средства по самообложению.

Харьков

Харьковский Автодор за последнее время широко развил массовую работу. Сейчас на фабриках и заводах организовано около 100 ячеек, которые об'единяют до 10 тысяч членов. При ячейках работает 31 кружок. Автодор получил 21 автомобиль, которые распределены между ячейками.

200 членов Автодора N стрелкового полка в Чугуеве произвели древонасаждение и приготовили материал для обсадки дороги между городом и станцией Чугуев.

Орел

По округу из 12.283 километров гужевой сети замощено камнем 1,09% сети, а остальные дороги — грунтовые. На бюджете состоит 1.516 километров, а 10.767 километров находятся на попечении населения и до издания закона о самообложении были безнадзорными.

Закон о трудовом участии в добровольном порядке не дал больших результатов; теперь прорабатывается вопрос об обязательном трудовом участии в постройке и исправлении.

Архангельск

В феврале Автодор открывает шестимесячные курсы мотористов по специальностям: тракторной и лесовозной. На курсах будут заниматься 50 человек.

Вологда

На работы по восстановлению трактов губернского значения в нынешнем году будет израсходовано 228.200 руб., на тракты уездного значения — 137.449 руб. и волостного и сельского значения — 17.951 руб. Всего — 383.600 рублей.

Луганск

Брянское рудоуправление передало 5 грузовых автомобилей окружному Автодору для учебно-показательных целей. Две машины переданы уже ячейкам Автодора.

Кадиевское рудоуправление передало 2 автомобиля кадиевской ячейке Автодора.

Благовещенск

В настоящее время численность членов местного Автодора превышает уже 500 человек.

Половина автодорцев — 250 человек — записалась на открываемые курсы шоферов.

Автодором открыта механическая мастерская. Мастерская служит местом практических работ автодоровского актива.

Хабаровск

Дальомесом открыты 3-месячные курсы по переквалификации дорожных техников. Курсы расчитаны на 15—20 человек, присылаемых округами из числа работающих в дорожных партиях.

ВИНА, ГАСТРОНОМИЯ и... АВТОМОБИЛИ

В „БЮЛЛЕТЕНЕ Мосфинотдела" от 5 декабря 1928 года опубликованы ставки налога разных отраслей промышленности и торговли.

Если просмотреть различные категории обложения налогом, который выплачивается финорганам, то сразу бросаются в глаза некоторые крайности.

Например, в III категории обложения налогом (2% к обороту обобществленного сектора и 2,75% — к обороту частного) мы находим: пункт 6—предметы оборудования железнодорожного и водного транспорта и пункт 7—предметы оборудования фабрик и заводов: машины и части их, станки, котлы и т. п.

Каждому невольно хочется сказать, что к пункту 6 необходимо было бы добавить „и автомобильного транспорта".

Но не тут-то было. Просматривая далее различные ставки обложения налогом для разнообразных изделий нашей промышленности и торговли, мы находим автомобиль лишь в категории XII с уплатой 6% налога по обобществленному сектору и 7,15% — по частному.

В категории XII мы читаем: пункт 79—экипажи, автомобили, велосипеды и принадлежности к ним (в том числе шины); пункт 80—технические конторы и бюро; пункт 81 — кондитерские и гастрономические изделия; пункт 82 — виноградные и плодовые вина; пункт 83 — кино-театры.

Обидно становится каждому автоработнику и автодоровцу, что автомобиль сравнивают по обложению налогом с пирожным Гурмэ или с шампанским Абрау-Дюрсо.

Составляя это расписание налоговых ставок работники Наркомфина, повидимому, не учитывали, что повышая в 3 раза обложение автомобилей и их частей против обложения предметов железнодорожного и водного транспорта, они повышают стоимость эксплоатационных расходов по содержанию автомобильного транспорта и этим затормаживают его развитие.

Автомобили и части их нужно перевести из XII категории в III. Работникам Наркомфина бесспорно надо этот вопрос пересмотреть.

А. Хворостанский

Ленинград

РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ в СОЮЗНЫХ РЕСПУБЛИКАХ

В ОТВЕТ на запрос Автодора административное управление НКВД Украины сообщило, что оно не располагает данными о штрафах за нарушение уличного движения в городах УССР, так как нарушения правил уличного движения отдельно на учет не берутся. По случайным данным за 1927 год в половине округов (всего в УССР 40 округов) за нарушение правил уличного движения было оштрафовано 1393 лица.

Административное управление НКВД Белорусской ССР сообщило, что оно не имеет ни сведений о количестве несчастных случаев от неурегулированности уличного движения, ни данных о количестве штрафов за нарушение правил уличного движения. Коротко и ясно!

КТО ПЕРВЫЙ, КТО ПОСЛЕДНИЙ

ПЕРВЫЕ три месяца работы по реализации лотерейных билетов Автодора в Москве и Московской губернии дали возможность произвести оценку работоспособности и активности в этом отношении отделений и коллективов Автодора.

Из уездных отделений Московской губернии впереди всех в деле реализации билетов идут Коломенское и Серпуховское отделения, — особенно Коломенское, которое, благодаря энергии своего председателя тов. Гобермана, по 1 января уже распространило 15 тыс. билетов. Есть полное основание надеяться, что в течение одного-двух ближайших месяцев отделением будет дополнительно реализовано от пяти до десяти тысяч билетов.

Из коллективов Москвы одними из самых деятельных являются:

Коллектив при 1-м Доме РВСР, продавший уже 1.400 билетов и внесший за них деньги; к-в при 2-м Доме РВСР, распространивший и внесший деньги за 1.000 билетов; к-в при МОГЭС'е, уплативший уже за 1.500 билетов и в ближайшие дни вносящий еще за 1.500 билетов; к-в Совторгфлота, при количестве служащих в 150 человек, купивший 300 шт. билетов, при чем реализация билетов этим коллективом продолжается; к-в при заводе ГАЗ № 1 продал 3.000 билетов; к-в при МИИТ-е продал 2.500 билетов; к-в при Хлебосоюзе продал 1.500 билетов; к-в при обувной ф-ке „Буревестник" продал — 1.500 билетов, к-в при ОГПУ продал — 3.500 бил.; к-в при Сухаревском агентстве Госбанка, при количестве служащих в 30 человек, реализовал 200 бил.; к-в при заводе „Каучук" реализовал —1.500 бил.; к-в при НКПС реализовал — 1.000 бил.; к-в при ф-ке б. „Дукат" реализовал 1.000 бил.; к-в при ф-ке „Ява" внес деньги за 1.000 билетов.

При реализации лотереи, к сожалению, выявились и бездеятельные коллективы: при Рязанском Трамвайном парке, Апаковском, 2-й ф-ке Гознак, клубе им. Сокольникова, НКФ СССР, Московском Политехникуме, заводе ГЭТ'а.

Лотерейный комитет надеется, что в течение ближайших 2-3 недель указанные коллективы наверстают потерянное время и внесут полностью причитающиеся с них суммы.

Время не ждет. Необходимо закончить реализацию билетов во-время.

Отв. редактор: *Н. ОСИНСКИЙ* Зав. редакцией *Н. БЕЛЯЕВ*

Издатель — Акционерное Издательское Общество „ОГОНЕК"

Главлит № А—30.484. Отпеч. в 7-й тип. „Искра Революции" Мосполиграфа. Москва, Арбат, Филипп., 13. З. Т. 550. Тираж 50.000.

Цена 25 коп.

КАЖДЫЙ ШОФЕР ЦЕНИТ

преимущества абсолютно надежного автомобиля. Он знает, что для этой цели, главным образом, необходимо первоклассное электрическое оборудование. Легкий пуск мотора, даже зимою, безупречное зажигание при любой скорости, сильный свет при ночной езде — вот те требования, которым оно должно соответствовать, но которым действительно отвечают только изделия первоклассной фирмы.

Поэтому он требует для своего автомобиля известные в течение нескольких десятилетий во всем мире своей прочностью и надежностью изделия БОШ. Они снабжены именем

БОШ

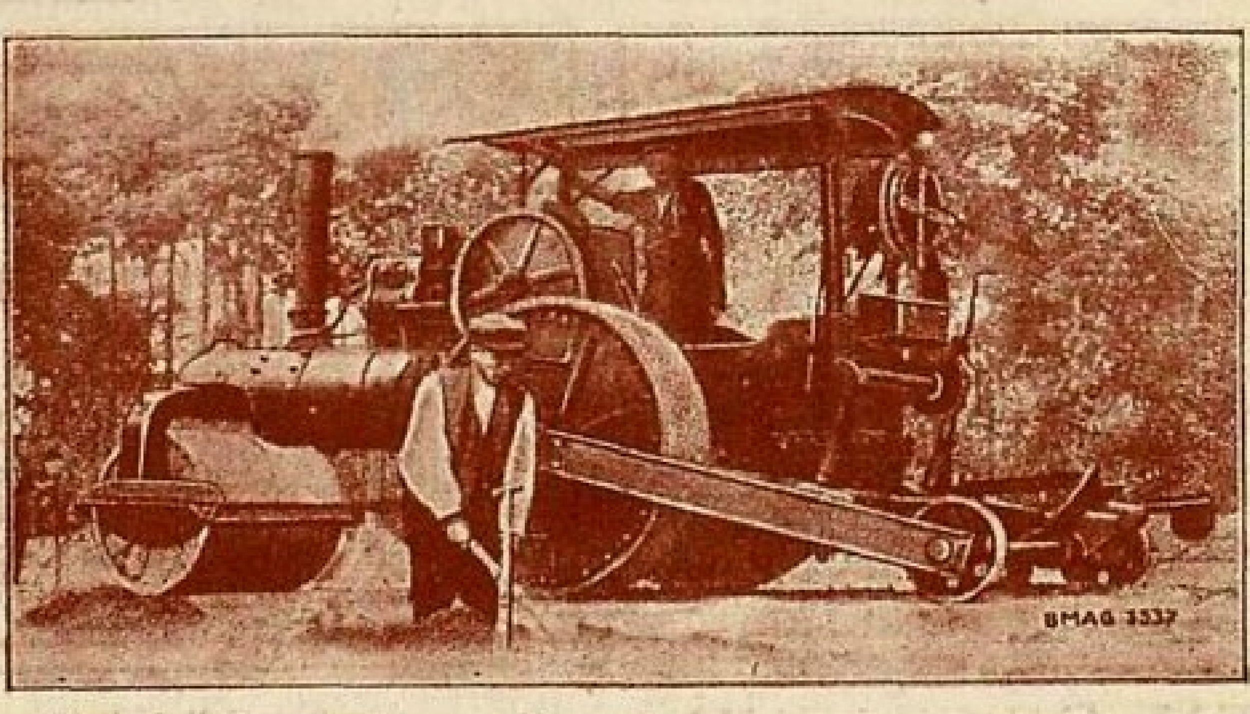
И ЗАВОДСКИМ ЗНАКОМ



Акционерное Об-во Роберт БОШ, Берлин-Шарлоттенбург 4, Bismarckstr. 71.
Заводы в Штутгарте и в Фейербахе.

ШВАРЦКОПФ

ПАРОВЫЕ И МОТОРНЫЕ



Трехвальцевый дорожный каток, работающий с перегретым паром, с путевзрыхлителем

ДОРОЖНЫЕ КАТКИ

ОТ 2 ДО 20 ТОНН СЛУЖЕБНОГО ВЕСА

Berliner Maschinenbau — Actien-Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlin № 4

Выписка заграничн. товаров может последовать лишь на основ. действующих правил о монополии внешней торговли

Отдел об'явлений „ЗА РУЛЕМ“ — Москва 6, Страстной бульвар 11
Издание Акц. Изд. О-ва „ОГОНЕК“